LA CENTURIA ALATA

Circolare

ordine del giorno n° 2 del Comando 2ª squadra aerea atlantica stop

Ufficiali sottufficiali e primi avieri! Sono in vista delle coste del Labrador stop Fra breve tempo la nostra grande fatica sarà compiuta stop Prima di ammarare, mentre la formazione ancora si snoda sul nord Atlantico popolato di ghiacci vaganti, voglio dirvi la mia affettuosa parola di plauso stop Voi non dimenticherete queste dure giornate ma non le dimenticherà neppure la R. Aeronautica che le offre oltre alla Patria [illegible] et per essa al suo Duce stop
Viva il Re!! stop

Il Ministro Com.te la 2ª Squadra Atlantica: Gen.le Balbo

Cielo Nord Atlantico 12 luglio XI°

Fac-simile dell'ordine del giorno lanciato agli equipaggi sull'Oceano Atlantico il 12 luglio in vista di Cartwright.

ITALO BALBO

LA CENTURIA ALATA

CON 49 ILLUSTRAZIONI FUORI TESTO
E UNA CARTA

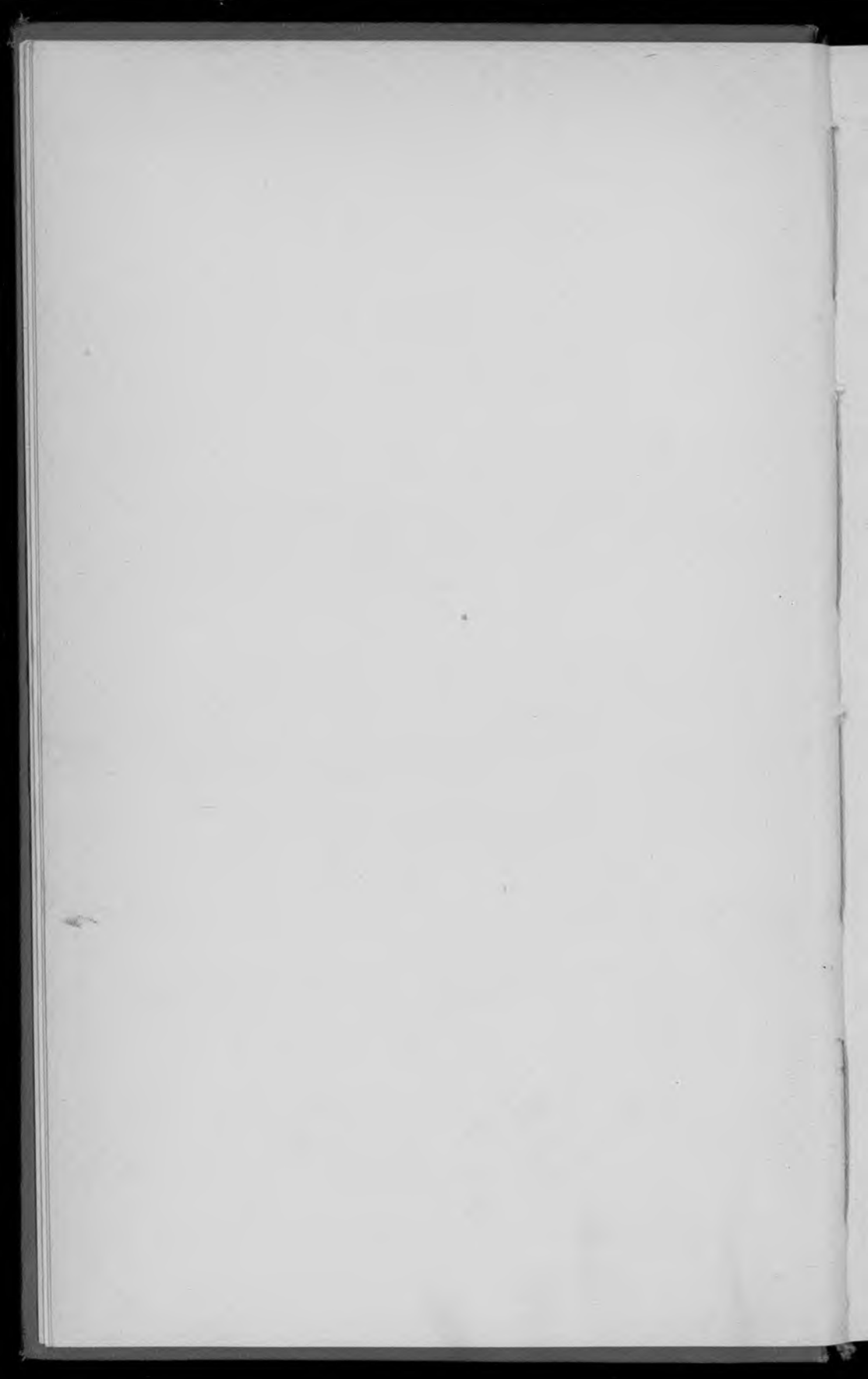
*

A. MONDADORI · MILANO

AI 560 CAMERATI

CADUTI NEI SETTE ANNI DEL MIO COMANDO

PER LA GLORIA

DELL'AERONAUTICA ITALIANA

Capitolo I

L'ATLANTICO, SOGNO D'OGNI AVIATORE

Dal giorno in cui l'aviazione è nata fino ad oggi, e per lungo tempo ancora, l'ambizione di ogni pilota, dal piú novellino al piú esperto, è stata ed è di traversare in volo l'Atlantico. Splendida impresa dal punto di vista sportivo: ma nel desiderio di collegare piú rapidamente il vecchio mondo al nuovo, entrano anche motivi di ordine superiore. Spesso l'uomo interpreta inconsapevolmente nell'intimo della coscienza l'inespressa volontà delle moltitudini. In ogni aviatore che vince l'Oceano è certamente un adempimento all'imperativo della civiltà moderna che combatte la piú strenua battaglia per abolire le distanze e rendere piú intima la convivenza della famiglia umana dall'uno all'altro polo. Non vi sono piú terre nuove da scoprire: in compenso l'uomo si butta con fervore di apostolato alla esplorazione in profondità delle piú ricche e complicate civiltà moderne: una volta erano i popoli piú progrediti che marciavano incontro a quelli ancor primitivi del mondo nuovo: ora il vecchio continente ha molto da imparare dalla civiltà meccanica americana. Ma il flusso e riflusso della curiosa gente umana di qua e di là dell'Oceano stabilisce il giusto compenso: non è minore il desiderio

degli americani di riavvicinare e conoscere l'antica Europa, madre comune e inesausta sorgente di luce e calore spirituale.

Debbo dire che il fascino della transvolata atlantica ha toccato in modo particolarissimo gli italiani. Nel glorioso manipolo degli aviatori atlantici l'Italia tiene un posto d'onore: come numero gli italiani rappresentano circa la metà dei trasvolatori di tutto il mondo: se chiedete oggi a un pilota della penisola quale è il suo pensiero dominante, vi risponderà che è quello di arrivare in volo in America. Ai motivi generali che spingono tutti i popoli verso il Nuovo Mondo, il popolo italiano aggiunge un particolare sentimento di simpatia, di affetto e di gratitudine verso la terra che fu scoperta da un italiano, che porta il nome di un altro italiano e nella quale vivono, lavorano, prosperano centinaia di migliaia di italiani. Seconda patria, fu detto: e non per metafora. L'umile contadino lucchese, il valligiano del Piemonte, il candido montanaro della Calabria, conoscono spesso la grande terra d'America, con i suoi dedali di strade lanciate sugli spazi sconfinati dall'una all'altra delle città tentacolari, con i prodigiosi misteri del suo ricco sottosuolo, con le meraviglie delle grandi foreste intersecate dai fiumi maestosi, piú di quanto forse non conoscano la regione natia. I rapporti familiari sono cosí stretti fra coloro che rimangono e coloro che percorrono le strade del Nuovo Mondo, che, virtualmente, la distanza fra l'Italia e l'America era abolita nel fondo degli spiriti, assai prima che l'aeroplano riducesse la traversata dell'Atlantico a poche ore di volo.

Ma lo sforzo maggiore dell'aviazione italiana, nel Decennio della sua prodigiosa resurrezione, si è rivolto quasi esclusivamente, per un insieme di circostanze, verso l'America del Sud.

Allorché nel dicembre del 1928 io mi recai con un gruppo di Ufficiali e di industriali al Congresso Internazionale di Aviazione di Washington ed ebbi occasione di visitare per la prima volta l'America da New York a Los Angeles, dai confini del Canadà al Golfo del Messico, la volontà di guidare una squadra aerea italiana di là dall'Atlantico cominciò a concretarsi in un disegno positivo, di cui furono anche gettate le basi durante le lunghe ore propizie della traversata di ritorno sul *Conte Grande*. La conoscenza diretta della grande Repubblica Stellata aveva nell'animo mio aumentato il vecchio fascino per lei. Avvertivo e apprezzavo come non mai l'importanza che l'America aveva nel mondo per il progresso generale della civiltà. Quel popolo che la guerra aveva fatto uscire dal suo intangibile isolamento e mescolato al nostro, nella cruenta sagra dell'eroismo, allorché tutti i valori del mondo moderno sembravano sprofondare nella voragine, aveva ancora una grande missione da compiere: era l'anticipatore geniale del progresso meccanico, l'immensa riserva di ottimismo, di salute, di forza, la garanzia di una piú stabile pace, all'indomani dell'atroce cataclisma che aveva lasciato il vecchio mondo semisepolto sotto la cenere delle rovine, straziato nell'intimo da laceranti contraddizioni e sotto l'incubo di un incerto domani. Ma in modo particolare mi avevano interes-

sato i progressi compiuti dall'America nella tecnica e nell'attività aviatoria. Essa continuava a mantenere un primato che i primi voli dei fratelli Wright le avevano incontestabilmente assicurato all'inizio del secolo. L'aviazione era parte integrante della sua civiltà, strumento e stimolo della sua vertiginosa conquista, anticipazione ardita di un avvenire già in marcia. Le applicazioni civili e la trasformazione tecnica dell'aeronautica di guerra, in tutti i servizi che la moderna società richiede, erano in America un fatto stabilito e ordinario, una forma consolidata nel costume, allorché in Europa si stavano sperimentando i primi tentativi fra l'ostilità e lo scetticismo del pubblico.

Avvicinarsi e stringere, se possibile, un collegamento permanente con quel mondo aviatorio cosí sicuro di sé, già trionfante nello spirito e imponente nel numero, come quello americano, ecco, mi dicevo, una missione degna dell'Italia di Mussolini. Sul *Conte Grande* le discussioni fervevano. Scartai subito l'ipotesi del volo isolato di un solo apparecchio, il cui successo avrebbe avuto un'importanza relativa, perché già era stato preceduto da esperimenti analoghi e non avrebbe portato quelle conseguenze di ordine piú altamente civile e sociale che mi ripromettevo. La mia teoria dell'aviazione di massa è troppo nota perché debba qui ripeterla. Nel progetto di trasvolata dall'Italia all'America sovrabbondavano gli argomenti per confermarla. Pensavo tra l'altro non soltanto al prestigio, ma alla doviziosa esperienza che l'Inghilterra aveva tratto dalla sua marina, che per secoli aveva inviato squadre di navi in giro per

tutti i mari del mondo. Se non esisteva sull'orbe terracqueo un solo porto che il marinaio inglese non conoscesse, ciò si doveva alla regola tradizionale della vecchia Inghilterra di spingere sui mari intiere squadre navali col cômpito di sciogliere ai venti l'orgogliosa bandiera della Patria ovunque il mare permettesse un transito o uno sbocco. L'aviazione italiana, ripetevo a me stesso, avrà un giorno non soltanto un piccolo gruppo di virtuosi del volo, a cui la fortuna arrise in un'avventura straordinaria, ma centinaia e centinaia di piloti abituati a sfidare i piú strani e lontani cieli del mondo.

Purtroppo le condizioni generali della tecnica aviatoria non erano tali nel 1929 da permetterci l'esecuzione immediata del progetto vagheggiato sul *Conte Grande.* Si dovette rinviarlo, ma poiché non è nel mio costume, non è nel costume del Fascismo italiano, la rinuncia a un sogno ardimentoso destinato a far piú grande la Patria, decidemmo di dare la precedenza alla transvolata in massa dell'Atlantico meridionale, che presentava minori difficoltà e per la quale non era impossibile, in breve volgere di tempo, preparare uomini e macchine.

Infatti quell'impresa, iniziata non già come fine a se stessa, ma come esperimento necessario per l'impresa maggiore degli anni venturi, ebbe trionfale coronamento allorché gli idrovolanti italiani, partiti da Orbetello il 17 dicembre 1930, dopo avere sorvolato l'Oceano da Bolama a Natal il 6 gennaio 1931, si ancorarono il giorno 15 dello stesso mese nella stupenda baia di Rio de Janeiro. Quarantaquattro uomini in un colpo solo erano

stati portati per le vie dell'aria di là dalle colonne d'Ercole, oltre il tenebroso Atlantico: l'Italia aveva scritto una pagina immortale nella storia del progresso aeronautico del mondo.

Non appena arrivati a Rio de Janeiro i giornalisti mi stavano assediando di domande sulle intenzioni che io avevo chiaramente manifestate di non arrestare lo sforzo dell'aviazione italiana al trionfale successo della transvolata Italia-Brasile, allorché mi giunse improvviso, come un lampo che squarcia l'oscure tenebre dell'avvenire, il messaggio del Duce che proclamava la necessità di andare oltre: «nell'attesa di quella che sarà la ancora piú grande prova aerea nell'anno X della Rivoluzione, l'Italia Fascista è fiera ed ammirata di voi, trasvolatori dell'Atlantico». Il Duce spalancava davanti ai miei occhi l'ardito programma dell'Atlantico del Nord: indirizzava la volontà, fissava la mèta. Con piú sicura coscienza mi fu possibile annunciare per radio agli italiani degli Stati Uniti che volevano dalla mia viva voce il saluto dei trasvolatori, che tra non molto, nel Decennale della Rivoluzione, la squadra aerea italiana avrebbe drizzata la prua degli argentei velivoli verso la grande repubblica stellata.

La parola del Duce squillò nel quadrato dove tutti gli equipaggi degli apparecchi atlantici erano convenuti sulla riva fiorita che Rio de Janeiro ci offriva a premio e ristoro dell'aspra fatica; nel grido «Viva il Re - Viva il Duce» che coronò la lettura del superbo ordine del giorno, era già l'orgoglio e la certezza della futura vittoria.

Chiamai subito, nei giorni che seguirono, durante la

nostra permanenza nella ospitale metropoli brasiliana, i miei piú vicini collaboratori, Maddalena e Longo, a lunghi consulti per dar forma concreta al nostro sogno. Lo studio allargava i nostri orizzonti invece di restringerli e sferzava le nostre volontà. Basti dire che prima di partire dall'America, il Comandante Maddalena si era fornito delle carte marittime del Nord Atlantico e aveva raccolto una quantità imponente di dati. Ancora una volta il piroscafo che mi riportava verso l'Italia fu propizio alle lunghe discussioni e pieno, per cosí dire, dei fantasmi della terra, ricca, suggestiva, potente che da anni era la mèta dei nostri sogni.

Fin da allora il problema si poneva cosí: quale rotta è la migliore? Quella che tocca gli estremi limiti del nord, sui margini dei mari polari oppure quella che congiunge gli Stati Uniti con le Azzorre e le Bermude?

Il nostro interrogativo era destinato a rimanere per molti mesi senza risposta sicura. Ci pungeva il ricordo del decollo notturno di Bolama, delle sei ore passate nell'oscurità tempestosa del cielo atlantico prima che l'alba sorgesse all'orizzonte: ci sembrava pericoloso fino alla temerarietà, se non addirittura impossibile, aggiungere a un volo notturno le burrasche implacabili e le persistenti nebbie del mare polare. D'altra parte sapevamo che le Azzorre offrivano minime possibilità di ammaraggio a una squadra numerosa di idrovolanti; e difficoltà ancora maggiori presentavano per il loro decollo. La seconda ipotesi - quella della rotta meridionale - non aveva dunque maggiori probabilità di successo: era, oltre a tutto, molto piú lunga.

Ma eravamo troppo freschi d'entusiasmo per il recente trionfo perché noi stessi mettessimo limiti alle speranze. Lungi dal recedere davanti all'ambizioso progetto, cedavamo alla tentazione di allargarne i confini. Allorché il piroscafo ci sbarcò tra le folle deliranti della Penisola, l'itinerario della Crociera del Decennale era in linea di massima già fissato nella carta e comprendeva, né piú né meno, il giro del mondo: Mediterraneo, Golfo Persico, India, Cina, Giappone, Isole Curili, Kamciatka, Isole Aleutine, Alaska, California, Panama, Florida, New York, Terranova, Irlanda, Italia.

Fedeli a noi stessi, senza perder tempo, ci demmo subito alla preparazione della straordinaria crociera.

Purtroppo un'improvvisa sciagura doveva interrompere il nostro lavoro. Il colonnello Umberto Maddalena che aveva preparato ad Orbetello con un ardore ed una perizia senza pari il gruppo dei trasvolatori dell'Atlantico meridionale e al mio fianco aveva guidato i giovani aquilotti dall'Italia al Brasile, proprio nei giorni in cui si chiamavano ad Orbetello i predestinati al nuovo volo intorno al mondo, che egli avrebbe certamente educati a nuova vittoria, trovava nelle acque del Tirreno, presso Marina di Pisa, tragica fine. Maddalena era l'uomo del mare. Sul mare aveva passato gran parte della prima adolescenza, seguendo l'irresistibile vocazione, quale mozzo, marinaio, ufficiale, sui velieri che continuavano la tradizione degli antichi navigatori italiani, affrontando i viaggi piú lontani e difficili dall'uno all'altro continente. Conosceva l'arte della vela in modo impareggiabile; aveva sicuro

l'istinto dell'orientamento; sapeva affrontare le improvvise collere che squarciano gli abissi verdi degli oceani e le lunghe bonaccie che li assopiscono in una specie di sonno catalettico: le leggi dei venti che dominano le distese azzurre, non avevano misteri per lui. Il viso lungo e angusto, gli occhi un poco sognanti, il passo bilanciato delle lunghe gambe asciutte sulle spalle un po' curve, la parola, il gesto, tutto tradiva in lui l'esperienza marina. Un po' timido e impacciato su terra, sul mare si sentiva sicuro di sé: lo sguardo prendeva una certa metallica durezza, la voce improvvisamente si irrobustiva: era un altro uomo, volontario, riflessivo, imperioso. Quando l'aviazione lo chiamò, fu un idrovolantista di elezione: l'orizzonte marino lo affascinava. Aveva compiuto imprese memorande, l'ultima delle quali, prima della grande crociera, sulla banchisa polare, alla ricerca dei naufraghi dell'*Italia*, ne aveva reso il nome familiare per il mondo. Più tardi il record di durata e di distanza in circuito chiuso, da lui conquistato sui cieli del Lazio, in compagnia del giovane Fausto Cecconi, appena uscito dall'Accademia e a lui legato da vincoli filiali, l'avevano fatto ascendere nella piccola aristocrazia dei detentori di veri records, a cui è affidato il cómpito di avanguardia nel rapido progresso delle conquiste aeronautiche. La misura completa delle sue possibilità di pilota, di organizzatore e di comandante era stata dimostrata dalla Crociera Italia-Brasile: in previsione della nuova transvolata intorno al mondo che si sarebbe conclusa con la tappa tra l'America del Nord e l'Europa, egli stava preparando con Cecconi un nuovo

record di volo in linea retta da Roma a Cuba. Proprio sull'apparecchio destinato a quest'ultima impresa, si abbatteva l'artiglio atroce della sorte. Il mistero della sciagura non fu completamente spiegato allora e rimane oscuro anche oggi: tutte le ipotesi affacciate contraddicono alla superba perizia dei comandanti e alla perfezione tecnica dell'apparecchio: mentre una ragione sembra affacciarsi plausibile da una parte, dall'altra appare del tutto impossibile. Ma vi è, nella morte di Maddalena, un elemento ancor piú misterioso: mentre dei suoi compagni furono presto o tardi ritrovate le spoglie mortali, il Tirreno non ha mai piú restituito, non solo l'eroica salma di Umberto Maddalena, ma neppure un oggetto, una reliquia, un qualsiasi indizio di lui. Precipitato dal cielo, in quel limpido meriggio primaverile, a pochi metri dalla spiaggia, il mare se lo è ripreso, il mare lo ha inghiottito, il mare lo custodisce in eterno. Destino degno di un semidio. La sua leggenda passa di bocca in bocca fra i piloti che sorvolano i mari e spalanca il sogno dei bimbi italiani che egli tanto amava: sarà un giorno cantata da un poeta degno di lui. Noi, compagni suoi fraterni, abbiamo riconosciuto il segno di un compiuto destino e per cosí dire la rivelazione di un miracolo, nel ciclo folgorante e perfetto della sua vita eroica, che dal mare incomincia e nel mare finisce. Ne invochiamo l'ombra gentile ogni volta che un velivolo tricolore si innalza sugli oceani.

Ma il nostro dolore? Invano lo sfiora l'ala della poesia. Allorché il colonnello Tedeschini, oggi generale, che era allora mio Capo Gabinetto, venne ad annun-

ciarmi l'improvvisa sciagura, mi parve che un lampo mi attraversasse il cervello e il cuore si fermasse. Ero in un ristorante romano. Senza pronunziare parole volai sul Lido di Pisa dove la tragedia era avvenuta poche ore prima. Sulle erbe selvagge del litorale, sotto le chiome oscure dei pini secolari, nel silenzio religioso di quella landa deserta contro la quale l'onda del mare ritmicamente batteva come un singhiozzo, trovammo quasi tutti i resti dell'apparecchio distrutto: ma di lui nulla: la cupa disperazione di quella notte nella vana lusinga che il mare ci restituisse l'immagine dell'amico perduto, rimane nella mia memoria come un incubo.

Pure la vita rivendicava i suoi diritti: noi dovevamo proseguire senza di lui, ciò che lui solo sembrava destinato a eseguire. La Scuola di Alta Navigazione di Orbetello era rimasta senza Comandante. Il tenente colonnello Longo era a Madrid per finirvi l'anno assegnato alla sua missione di Addetto aeronautico. Urgeva sostituire Maddalena. Nessuno mi parve più adatto del generale Aldo Pellegrini che per quattro anni era stato mio Capo di Gabinetto e aveva nel suo passato una brillante carriera di ufficiale di marina e di idrovolantista. Messo al bivio se andare al comando, importante e bellissimo, di una Zona Aerea, che lo equiparava nelle funzioni e nel prestigio al grado di generale di Corpo d'Armata, oppure preferire il comando della ricostruita Scuola di Orbetello, in vista della imminente Crociera intorno al mondo, il generale Pellegrini scelse subito la via più rischiosa: optò per Orbetello. Quale Comandante in 2ª, fino al giorno in cui non fosse rientrato in Pa-

tria il tenente colonnello Ulisse Longo, fu nominato il tenente colonnello Guasconi, che doveva poco dopo morire miseramente sul lago, in un volo radente.

Nella scelta del personale destinato alla Scuola di Orbetello seguii un criterio nuovo. Mentre per le Crociere precedenti si erano invitati soltanto gli idrovolantisti, pensai fosse necessario questa volta allargare l'appello a tutti gli ufficiali dell'Aeronautica, comprendendovi anche i terrestri. Due requisiti erano tassativamente richiesti: essere qualificati ottimi ufficiali ed avere da diciotto a venti ventesimi come pilotaggio. Il bando per i nuovi equipaggi atlantici, che dovevano esser tutti composti di volontari, raggiungeva cosí anche i piloti piú oscuri. Non volevo grandi nomi, ma uomini sicuri e, pur lasciando ai vecchi atlantici una percentuale nel gruppo dei nuovi transvolatori, esprimevo chiaramente il desiderio che all'imminente impresa prendessero parte elementi tratti dai reparti ordinari della Forza Aerea Italiana. Come sempre bastò lanciare l'appello perché le domande piovessero da ogni parte in forma plebiscitaria. Non vi era ufficiale in possesso dei titoli richiesti che non solo non desiderasse, ma insistentemente supplicasse di essere inviato ad Orbetello. Nella rigorosa selezione che fu fatta risultò che i 70 ufficiali prescelti erano per quattro quinti provenienti dall'aviazione terrestre.

La preparazione si presentò naturalmente piú complicata. Era necessario prima di tutto abituare alla vita marina dei piloti abituati alla terra ferma e provenienti dai diversi reparti della caccia, della ricognizione, del

bombardamento. Dare un'istruzione marinaresca completa, far conoscere a perfezione la vita sull'acqua e sopra l'acqua a gente abituata a sorvolare pianure o montagne, non è cosa semplice. Per mesi e mesi i nuovi atlantici furono comandati a maneggiare i remi e la vela, a destreggiarsi su piccole e medie imbarcazioni, a esercitarsi in ogni forma di attività marina. Il mare li impregnò di salso, il sole ne abbrunì il volto. Non vi fu rischio o fatica ai quali non si sottoponessero con gaio entusiasmo. Al ritorno del colonnello Longo, anch'egli antico e provetto veleggiatore, gli esercizi si moltiplicarono. Dopo qualche mese nessuno avrebbe potuto distinguere l'origine terrestre o marina degli allievi di Orbetello.

Urgeva intanto iniziare uno studio approfondito dell'itinerario della Crociera. Molte zone, destinate ad essere sorvolate dalla squadra aerea italiana, si presentavano del tutto vergini di esperimenti aeronautici: di altre avevamo soltanto notizie vaghe: di moltissime ci mancava una cognizione diretta. D'altra parte era tale l'ampiezza del giro predisposto che per avere una esplorazione sicura delle probabili basi, occorreva tempo: per raggiungerle coi mezzi ordinari erano necessari mesi e mesi. Fra i piloti della precedente Crociera i più sfortunati, ma i non meno eroici, erano stati certamente Recagno e Abbriata, che nella tragica notte di Bolama, rimasti con l'apparecchio danneggiato, subito dopo il decollaggio, si erano prodigati per ritrovare e salvare il loro compagno perduto e avevano poi modestamente nascosto a tutti, me compreso, gli atti dello sfortunato

valore, della nobile abnegazione e soprattutto la causa dell'incidente. Soltanto piú tardi conobbi per via indiretta quanto fossero entrambi meritevoli di lode e di premio: dal loro succinto rapporto di due righe, sarebbe stato certo impossibile indovinarlo. Cosí nessuna forma di ricompensa mi parve migliore della missione di fiducia che assegnai all'uno e all'altro agli inizi stessi della preparazione della nuova Crociera. Il 1° maggio del 1931 il capitano Recagno fu inviato alle Isole Aleutine, in Estremo Oriente, per esplorare e predisporre. Il viaggio non fu né breve né facile, e durò complessivamente sino al novembre. Il rapporto accurato e preciso che egli aveva incominciato ad inviare regolarmente dai luoghi visitati e che completò poi a voce, al suo ritorno, concludeva in modo ottimista. Aveva perlustrato non solo le Aleutine, ma il Kamciatka: si era servito di tutti i mezzi a disposizione, giunche cinesi, vapori giapponesi, treni russi, velieri e barche da pesca: ogni angolo del paese gli era ormai noto e di quei lontani mari conosceva le spiaggie, i fondali, gli scogli, le particolarità piú bizzarre della meteorologia: sua opinione era che l'itinerario aereo della squadra italiana fosse, non solo possibile, ma relativamente facile: tra le isole Aleutine indicava l'isola di Atu quale base adatta per una squadra aerea.

Senonché, proprio in coincidenza con il ritorno del nostro esploratore nei mari dell'Estremo Oriente, la situazione tra la Cina e il Giappone, che durante il suo soggiorno si presentava minacciosa, precipitò improvvisamente nella guerra. E quale guerra! La piú irrego-

lare, la piú incerta. Una guerra senza formale dichiarazione, combattuta dal Giappone con la solita sistematica tenacia, ma sostenuta dalla Cina con bande raccogliticce use al brigantaggio e preda dell'anarchia, facili a passare da un campo all'altro, senza capi responsabili. In queste condizioni vi erano ben poche speranze che la vertenza finisse presto: vi era invece la certezza che una grossa squadra militare italiana di velivoli da bombardamento marino, sia pure disarmati ed in missione ultra pacifica, avrebbe finito per suscitare sospetti e malumori dall'una e dall'altra parte e non avrebbe comunque ottenuto quell'assistenza che si presentava invece indispensabile.

Alla difficoltà politica si aggiunse quella finanziaria. A partire dal 1931 la stretta economica che travagliava, già da qualche mese, il mondo, si fece sempre piú grave: quello fu anzi l'anno acuto della crisi. E l'Italia non ne evitava le dure conseguenze. Una Crociera aerea cosí lunga, sopra regioni tanto diverse, comprendente nel suo itinerario Tokio e New-York, ai poli opposti del mondo, non avrebbe impegnato meno di venti milioni di lire. Preventivo troppo alto per i nostri bilanci in un momento come quello. Bisognava rinunciare.

Senza troppo indulgere al naufragato progetto, pensai subito a un secondo itinerario. L'unico punto fermo rimaneva la traversata dell'Atlantico del nord. A questa non volevamo e non potevamo rinunciare. Proprio in quel periodo ferveva in tutto il mondo la nobile ambizione di raggiungere dall'Europa gli Stati Uniti. Era una gara tra le varie Nazioni che esigeva un nuovo con-

tributo di vite eroiche, ma finalmente permetteva anche qualche clamoroso successo. Dopo il fortunato tentativo di Post e Gatty, l'aviatore tedesco Von Gronau, volava dall'Islanda al Labrador con una tappa intermedia in Groenlandia. Le notizie sul suo volo, compiute sul vecchio «Dornier Wall» di Amundsen, dimostravano che si poteva vincere il gelido atlantico settentrionale con mezzi relativamente mediocri, nonostante la permanente avversità degli elementi. Mi interessava soprattutto la possibilità di stabilire basi sicure nelle regioni che l'opinione corrente riteneva proibitive per la stessa marina. Un certo affidamento sembrava promettere, quanto alle condizioni meteorologiche, il periodo intercorrente tra il giugno e l'agosto. Per non ridurre del tutto al minimo l'itinerario della nostra futura Crociera, progettai fin dal primo momento anche il ritorno in volo. La nostra squadra avrebbe cosí potuto compiere la doppia transvolata dell'Atlantico del nord, evento nuovo e impensato, nei fasti dell'aviazione del mondo.

Vi era poi, a conforto del mio progetto, un'altra favorevole circostanza: l'annunciata esposizione internazionale di Chicago, alla quale gli americani intendevano dare l'importanza e lo splendore di un avvenimento universale: essa veniva subito definita «Un secolo di progresso»: nel titolo era tutto il programma: dare la dimostrazione delle conquiste realizzate dal mondo intiero, e dall'America in particolare, negli ultimi cento anni. La civiltà meccanica, gloria del nostro tempo, avrebbe celebrato nel giugno-luglio 1933 la sagra centenaria. L'Italia, come le altre nazioni, non avrebbe

tardato a prendervi parte. Se in quel periodo una squadra di venti aeroplani italiani avesse potuto raggiungere il lago Michigan e la sua grande metropoli, l'esaltazione della macchina volante, ultima conquista dell'uomo, nata in America, perfezionata dall'Italia, avrebbe assunto il carattere di un'apoteosi. Conoscevo quanto gli Americani si interessano ai problemi dell'aviazione. Ero certo che il nostro volo sarebbe stato interpretato come uno splendido contributo all'esposizione di Chicago. Infine non dubitavo che l'impresa, ricca di significato cavalleresco e romantico, per i rischi inevitabili e lo sforzo umano che l'accompagnavano, sarebbe stata interpretata dagli americani come la prova piú tangibile di solidarietà fra il vecchio mondo e il nuovo, tra l'antichissima Italia e la giovane repubblica. Motivi dunque civili, intrecciati con impulsi sentimentali, causa generale del progresso e particolari interessi italiani, consigliavano ad agire senza indugio. Le ali tricolori già avevano reso servizi inestimabili per il trionfo della pace e delle feconde intese fra i popoli. Ma la Crociera del Decennale, per il tempo e il luogo in cui sarebbe stata compiuta, avrebbe superato ogni previsione.

Restava lo studio preciso della rotta. Non si arrischia il prestigio del proprio Paese, oltre alla vita degli uomini, senza aver preso tutte le garanzie. Le notizie indirette non erano sufficienti. Occorreva una esplorazione profonda delle regioni da attraversare. Poiché già mi ero orientato verso l'Atlantico del nord, stabilii di inviare nuovamente Recagno in servizio di avansco-

perta. Egli partí infatti nell'aprile 1932 per la Groenlandia. Alla stessa data, il suo vecchio compagno di Bolama, Abbriata, veniva inviato al Labrador.

Questi nostri due ufficiali adempirono perfettamente la loro missione, tutt'altro che semplice e facile. Grande è stato il servizio che hanno reso all'Italia, per i fini particolari della Crociera: ma il loro viaggio non è privo d'interesse dal punto di vista universale, per la conoscenza approfondita di quelle lontane regioni, su cui non abbondano purtroppo notizie sicure. Il capitano Recagno aveva preso per mèta la Groenlandia occidentale che meglio si presta ad una possibile base aviatoria per le condizioni della costa che offre una qualche baia sicura. Da Godthaab fino a Julianehaab, Recagno aveva dovuto scendere in un motoscafo guidato da esquimesi in mezzo a montagne di ghiacci natanti, nel dedalo degli innumerevoli golfi incastrati fra i picchi gelati, chiusi da grandi isole o da piccoli scogli. Dopo le bizzarre peripezie del viaggio, l'accurato studio meteorologico e il minuzioso esame della costa, il capitano Recagno si convinse che una base possibile per un ammaraggio in Groenlandia è il lago che sta alle spalle della minuscola cittadina di Julianehaab. Esso è lungo e stretto come un fagiolo fra dorsi di montagne giganti e presenta difficoltà notevoli per l'ammaraggio, che deve essere fatto con precauzione, un apparecchio alla volta. Avrebbe potuto dunque costituire una discreta base di fortuna. Queste notizie, confermate anche dai voli di esplorazione groenlandesi compiuti da Von Gronau nel suo secondo viaggio, ci indussero senz'altro ad ade-

rire al disegno di Recagno allorché questi ritornò in Patria alla fine del luglio.

Intanto il capitano Abbriata eseguiva una identica missione nel Labrador. Giunto coi mezzi ordinari a S. Giovanni di Terranova, Abbriata si trovò subito in difficoltà per proseguire verso il Labrador. Fortuna volle che egli trovasse un aviatore americano che disponeva di un piccolo «Moth» civile e che codesto ardimentoso collega gli offrisse di condurlo in volo a Cartwright. Il viaggio aereo di andata fu compiuto felicemente e Abbriata poté scendere e rimanere tutto il tempo necessario in quel piccolo centro al quale già si pensava come punto di arrivo della squadra italiana in volo sull'Atlantico. Senonché il povero aviatore americano cadde nel viaggio di ritorno, forse trasportato al largo da un errore di rotta, forse perduto sulla desolata spiaggia che la nebbia fascia per tanti mesi dell'anno con impenetrabili cortine. Purtroppo nulla mai piú si è saputo di questo nobile amico nostro, che si può considerare una gloriosa vittima della cavalleria aviatoria, della solidarietà umana.

Abbriata rimase tre settimane a Cartwright raccogliendo preziose osservazioni meteorologiche su tutta la regione circostante e rilievi precisi su quel tratto di costa che avrebbe dovuto accogliere la squadra italiana. Il periodo in cui visse al Labrador era proprio quello previsto per la nostra trasvolata e ci confortò nell'opinione di scegliere l'Atlantico del nord come collegamento estivo piú sicuro, fra l'Europa e l'America.

Abbriata ritornò in Italia alla fine di luglio, contem-

poraneamente a Recagno. Le notizie dei due esploratori furono confermate al Convegno degli Aviatori Atlantici che nel frattempo era stato indetto a Roma. Qui le discussioni furono fervidissime. I transvolatori di tutto il mondo si dimostrarono acuti, dialettici e appassionati oratori. Lo scopo del Convegno al quale parteciparono una cinquantina di aviatori, consisteva nel mettere l'esperienza di ciascuno a contributo della grande causa dei collegamenti aerei intercontinentali. L'assemblea discusse con passione ed alta competenza. Le memorie presentate, gli argomenti sostenuti con brillante ardore, i dati di fatto esposti e commentati formano un materiale interessantissimo, prezioso per le trasvolate future, quando si potrà finalmente stabilire un servizio regolare aereo fra l'Europa e l'America. A cura del Ministero dell'Aria Italiano, il resoconto obbiettivo del Convegno romano dei grandi transvolatori sarà raccolto in volume e diffuso in piú lingue in tutto il mondo. Naturalmente, dopo un cosí alto e profondo dibattito l'attualità della Crociera italiana diventava ancora maggiore. Essa sarebbe stata una specie di risposta positiva ai problemi che avevano diviso le opinioni di quei grandi piloti: risposta tanto piú definitiva in quanto la Crociera si sarebbe svolta nell'Atlantico settentrionale. Ciò spiega come, nonostante il rigoroso silenzio che la stampa italiana ha osservato durante il biennio della preparazione, una infinità di notizie, vere o false, reali o inventate di sana pianta, sieno corse in tutto il mondo sulle nostre intenzioni. L'argomento toccava sensibilmente non soltanto le opinioni, ma gli in-

teressi dei paesi a cui il collegamento aereo appare come una necessità assoluta dei tempi nuovi.

A parte il contributo generale di studio di un problema tanto attuale, il Convegno Atlantico di Roma serví ad affratellare in una grande famiglia i piloti oceanici dai piú antichi ai piú recenti. Un'atmosfera di intimità gentile regnò in quei giorni fra persone di paesi tanto diversi e di carattere cosí singolari. Parve veramente che la causa dell'aviazione superasse ogni distinzione di razza e di lingua. Nessun strumento è piú efficace della macchina alata per abolire fra popolo e popolo le distanze materiali e quelle (spesso piú profonde) dello spirito.

Urgeva intanto predisporre le basi europee. Quante tappe avrebbe dovuto fare la squadra italiana per arrivare all'ultimo margine settentrionale dell'Atlantico del nord? Non vi era dubbio che quale base di partenza si dovesse scegliere l'Islanda, che già aveva servito a Von Gronau. Ma non abbondavano, anche per questo paese, le notizie necessarie a predisporre una base per ventiquattro apparecchi. Non sarà inutile ripetere che un volo in massa presenta difficoltà d'ordine del tutto diverso da quelle che si debbono superare per un volo isolato. Inoltre l'idrovolante richiede organizzazioni di basi di cui il terrestre fa a meno. Ciò significa, in chi è incaricato di predisporle, perizia organizzativa e tempo a sufficienza.

Nel maggio 1932 il maggiore Stefano Cagna partiva quindi per una ricognizione diretta del presumibile itinerario europeo della Crociera. Il maggiore Cagna era

l'uomo piú indicato. Non soltanto ha una larga e ricca esperienza del mare, che gli viene dalle sue origini di ufficiale di marina e dalla sua pratica di idrovolantista, ma ha partecipato a tutte le crociere aeree italiane dal 1926 ad oggi. Ero certo che il suo parere in materia, soprattutto per le basi del nord, sarebbe stato avvalorato dalla conoscenza diretta dei mari glaciali da lui percorsi insieme con l'indimenticabile Maddalena allorché dalle Svalbard cooperò al salvataggio dei naufraghi dell'*Italia* sulla banchisa. Piú ancora: egli è sempre stato mio aiutante di volo, l'indivisibile compagno di ogni mia impresa, insomma il mio uomo di fiducia. Come sempre adempí a perfezione il suo cómpito.

Partito da Orbetello, raggiungeva in un balzo solo Amsterdam: il giorno dopo era a Londonderry nell'Irlanda: quindi quarantotto ore dopo a Reykjavik in Islanda.

Particolare interessante: egli inaugurava nel suo veloce viaggio di perlustrazione il nuovo apparecchio atlantico, cioè l' «S 55» perfezionato dall'Ing. Marchetti in vista della prossima Crociera. Il suo *raid* avrebbe quindi avuto il valore di una prova decisiva. L' «S 55» di Cagna era fornito di due motori Fiat A. 24 piú moderni e piú potenti di quelli usati nella precedente Crociera Italia-Brasile.

L'esperimento, compiuto in condizioni di tempo nettamente avverse da un capo all'altro del lungo itinerario, dimostrò la fondatezza delle nostre speranze.

L'apparecchio affrontò una dura burrasca nel mare del nord e nell'Atlantico: nebbia, pioggia accompagna-

rono Cagna nella difficile tappa tra Londonderry e Reykjavik. La base islandese, che ci dava le maggiori preoccupazioni, fu trovata da Cagna perfettamente adatta come punto di partenza per la prima traversata atlantica. Le accoglienze delle popolazioni furono festosissime.

Ritrovai il maggiore Cagna con il suo piccolo equipaggio composto dal capitano Questa, dal tenente Capannini e da un radiotelegrafista, sul lago di Ginevra dove si era fermato per attendermi allorché, alla fine di luglio, fui mandato dal governo italiano alla Conferenza internazionale del disarmo. Approfondii allora le notizie favorevoli sulle basi di Londonderry e Reykjavik e mi rallegrai col simpatico capo della fortunata spedizione: soprattutto fui lieto che le ultime incertezze sulle tappe europee della futura Crociera svanissero completamente. Quanto all'apparecchio, ebbe occasione di dare proprio in quei giorni una nuova prova della sua efficienza: dovendo mandare al Duce un messaggio urgente e personale, incaricai Cagna di fare il più rapido volo possibile da Ginevra a Roma e ritorno. Il Comandante eseguí il doppio volo, recapitando al Duce il mio scritto e portandomi la risposta in meno di un giorno, nonostante le Alpi fossero coperte di nubi e dichiarate dalla meteorologia proibitive al volo.

Vi era in Europa un aviatore che conosceva in modo particolare e forse unico le regioni del nord Atlantico: Von Gronau. L'avevo incontrato al Convegno romano dei transvolatori oceanici e avevamo subito simpatizzato. Sapevo che stava preparando il giro aereo del

mondo. In quell'estate medesima del 1932 volli personalmente visitarlo. Assistei ad Hendon alla consueta parata delle forze aeree e di là mi recai a Warnemunde dove egli si trovava. Warnemunde è una piccola stazione marina sul versante orientale della Baia di Lubecca, a pochi chilometri da Rostock. Qui i tedeschi hanno una scuola di aviatori civili. Le accoglienze dei piloti germanici furono festose: quelle di Von Gronau addirittura fraterne. L'ardito transvolatore era tutto preso dalla preparazione del suo *raid* imminente, che sarebbe stato coronato da cosí brillante successo di lí a pochi mesi. Con la cavalleria che è propria dei violatori del deserto oceanico, che sanno che cosa vuol dire buttar la vita per un gran sogno ideale, Von Gronau mi mise al corrente di tutte le cognizioni acquistate nei voli in Islanda, in Groenlandia, nel Labrador e nelle altre regioni settentrionali dell'America. La sua parola è precisa e netta, come si conviene ad un uomo d'azione. Ma la stringata sinteticità quasi matematica del suo eloquio di tecnico, è illuminata dallo sguardo, cordiale e caldo, che irradia dai suoi occhi chiari, spalancati sopra un viso di grande fanciullo. Mi confermò che le difficoltà più gravi sono quelle meteorologiche: la grande nemica è la nebbia, che si ha probabilità di incontrare all'improvviso e accompagna spesso l'aviatore per centinaia e centinaia di chilometri. Nel giugno la banchisa di solito si scioglie, ma lancia alla deriva le colossali montagne di ghiaccio contro le quali neppure i grossi piroscafi possono combattere. Del resto non vede difficoltà insuperabili, anzi ritiene sicuro il successo del-

la squadra italiana. Poiché, secondo Von Gronau, il servizio meteorologico sta alla base di tutto ed egli mi ha particolarmente elogiato il professore Baumann che è presente quel giorno a Warnemunde, decido di richiederlo al Governo tedesco per la nostra Crociera. Il professor Baumann si mostra lusingato della mia proposta. È di una estrema gentilezza, pari soltanto alla sua riconosciuta conoscenza delle regioni Nord Atlantico. Più tardi il Governo di Berlino me lo concederà con premurosa sollecitudine.

Capitolo II

LA PREPARAZIONE

Così l'estate finisce con un bilancio molto attivo per la nostra preparazione. Rimane un punto: la decisione del Duce per l'esecuzione e la data della Crociera. Improvvisamente, poco prima che incominci con il 28 ottobre 1932 il Decennale della Rivoluzione, che sarà festeggiato in Italia con particolare solennità a conforto del lavoro fatto e come stimolo dello sforzo di ricostruzione negli anni futuri, il Duce mi chiama. Sta preparando il calendario del Regime per l'anno X. Nella grande rassegna dell'opera gigantesca compiuta dalla Rivoluzione non può mancare l'Aeronautica che il Duce ha trovato disfatta nell'ottobre del 1922 ed ha personalmente ricostruita, potenziata, messa all'avanguardia del mondo nel corso di dieci anni. Con molta semplicità mi domanda:

— A che punto sta la preparazione della tua Crociera?

Rispondo con tranquilla coscienza:

— Siamo a posto.

— Gli uomini? Le macchine?

— Pronti gli uni e le altre. In primavera gli apparecchi e i motori ci saranno sicuramente consegnati.

Quanto al personale, da un anno e mezzo compie il suo allenamento ad Orbetello.

— Allora possiamo fissare la fine della primavera e l'inizio dell'estate 1933?

— Perfettamente.

— Sta bene. Portami il piano preciso della Crociera.

Cosí faccio entro pochi giorni. Ricordo al Duce che nel giugno 1933 sarà inaugurato a Chicago il monumento a Cristoforo Colombo. Aggiungo che Chicago non è mai stata una mèta diretta delle grandi trasvolate e che raggiungerla in codesta occasione avrebbe sensibilmente toccato il cuore degli americani. Io poi ricordo le accoglienze cordiali ricevute nel 1929, le dimostrazioni di simpatia, i grandi banchetti popolari a cui avevano preso parte migliaia di italiani. L'imponenza della grande città industriale è scolpita nella mia memoria. Se una squadra aerea italiana la raggiungerà durante il periodo estivo della Esposizione Internazionale, susciterà il piú grande entusiasmo. Vorrei rivedere Chicago fiorente e calda sulle rive del suo grande lago dalle velature giallognole... Conto di portare con me venti idrovolanti: ma potrei arrivare sino a ventiquattro. Offro al Duce la dimostrazione della nostra preparazione. Nulla è stato dimenticato: abbiamo previsto e predisposto con scrupolo i particolari piú minuziosi.

Il Duce approva il mio piano, senza la minima obbiezione e pochi giorni dopo dà per la prima volta l'annuncio della Crociera Roma-Chicago-New York - Roma nel Calendario del Regime: data fine maggio - prima quindicina di giugno.

Ormai non vi sono più dubbi; dopo l'annuncio del Duce, la Crociera non è una ipotesi: è un fatto che si incomincia ad attuare. Con l'anno nuovo intensifico le visite ad Orbetello: qui lo spirito è altissimo. Già nella notte tra il sei e il sette gennaio, trovandomi io nella mia piccola torre isolata di Punta Ala sul Mar Tirreno, dove son solito passare ogni tanto qualche ora di raccoglimento e di riposo, gli atlantici mi avevano fatto una affettuosa sorpresa. Era l'anniversario della notte di Bolama, quando i nostri quattordici apparecchi avevano spiccato il volo, due anni prima, dalla costa d'Africa alla costa del Brasile. Per la ricorrenza avevo voluto trascorrere su quel lembo isolato di Maremma tra gli eccitanti ricordi della grande impresa e le ombre familiari dei giovani eroi che avevano lasciato la vita, la piccola festa intima. Ma scesa la notte sulla grande distesa delle acque prospicienti alla Torre e sulle macchie selvagge sopra il dorso delle brevi colline, ecco che un canto alpino a me ben noto - quello della guerra, quello dell'oceano - sale alle strette feritoie della Torre, invade la stanza minuscola a volte basse, riempie tutta la solitudine notturna. Sono gli aviatori di Orbetello che hanno voluto giungere sino al loro capo di ieri e di domani, per porgergli gli auguri e per ricordare con lui il passato. Si sono arrampicati silenziosamente su per il sentiero scosceso del litorale, hanno scalato la breve penisola, ed eccoli tutti intorno alla Torre col loro canto pieno di nostalgia e di forza. Si spalanca la porta, e i cari camerati sono tutti intorno a me con Cagna e Longo. La notte passa festosa nella minuscola camera

della Torre che stenta a raccogliere tanti ospiti. Quasi uno sull'altro sulle rustiche sedie, gli sgabelli e i tavoli maremmani, non si contano le ore.

L'affiatamento tra il personale della Scuola di Orbetello è perfetto. Fra il generale Pellegrini e il colonnello Longo è stata fatta mirabile opera di coesione nell'ambiente vivace e appassionato degli aquilotti. La nobiltà dell'impresa si è imposta a tutti e tutti si sono resi conto dell'immane difficoltà che presenta. Gli equipaggi hanno un addestramento superiore persino a quello della Crociera precedente. Tra le novità piú interessanti della Scuola è questa: alcuni ufficiali e specializzati assistono alla costruzione e al montaggio degli apparecchi a mano a mano che vengono fatti dalla S. I. A. I. a Sesto Calende e presso l'Isotta Fraschini, dove vengono preparati i motori (l'Asso 750 è stato sostituito al F. I. A. T., dopo lunghe prove in volo e al banco). Cosí ogni atlantico partecipa direttamente alla preparazione del suo strumento di volo: controlla e condivide la responsabilità dei tecnici che lo costruiscono e si rende padrone dell'ingegnosa meccanica da cui risultano composti l'idrovolante e il motore. Anche questa è una scuola, oltre ad essere una impareggiabile garanzia che neppure un bullone si troverà domani fuori posto. Assistono e guidano gli atlantici nella preparazione tecnica due uomini straordinari, entrambi ufficiali benemeriti del Genio Aeronautico, modesti quanto valorosi: il colonnello Biondi e il maggiore Pezzani, che sono veramente instancabili.

L'allenamento al volo procede di pari passo. Io non

posso purtroppo, per gli impegni di ufficio, partecipare sempre alle prove di volo in massa, che vengono compiute nelle piú svariate condizioni di luce e di temperatura, vuoi di giorno, vuoi di notte, in mezzo alla nebbia o sotto la pioggia scrosciante o addirittura alla cieca con le cortine che tolgono ogni visibilità esteriore al pilota e gli lasciano soltanto l'uso degli strumenti di bordo. Non c'è atlantico che non abbia infinite volte percorso in tutte le direzioni il cielo tirrenico, incidendolo col suo volo a tutte le altezze. Il possesso degli strumenti di controllo che servono al pilota per stabilire la direzione, la deriva, l'inclinazione, la temperatura, la velocità, nonché degli apparecchi radiotelegrafici, radiotelefonici e radiogoniometrici, non poteva essere piú perfetto. Il volo sull'Atlantico è stato previsto in tutte le piú strane e svariate circostanze: gli equipaggi si sono preparati a effettuarlo con vera perizia scientifica: qualsiasi criterio empirico dei tempi passati è stato abbandonato.

Durante l'inverno tutta la squadra di Orbetello, nella sua classica formazione di marcia, è partita per un lungo volo di allenamento sulle isole del Dodecaneso, facendo centro a Lero. Le autorità greche che non comprendevano il motivo dell'improvviso concentramento di tanti grossi velivoli sui cieli del mediterraneo orientale furono avvertite dello scopo reale del *raid*: ma la stampa greca non mancò di sollevare meraviglie e proteste. Durante il ritorno si scatenò sul mare un temporale violento, poi l'intiera squadra s'ingolfò nella nebbia fitta da cui non uscí che sopra il cielo di Taranto. Il

secondo esperimento di volo in massa ebbe per mèta il Mediterraneo occidentale tra la Sardegna e le Baleari e si svolse con uguale perfezione. Il terzo si spinse fino a Tripoli. L'ultimo volo con la squadra al completo perlustrò tutto il Tirreno tra foschia e nebbia persistente: ad esso partecipai anch'io.

Con la fine di gennaio ebbero termine gli allenamenti collettivi: prima di tutto perché l'addestramento degli equipaggi si poteva ritenere perfetto e in secondo luogo perché, a lungo andare, il materiale di volo adibito a questo scopo cominciava a diventar vecchio e non si poteva esagerare nell'impiegarlo: i robusti apparecchi facevano servizio da quasi due anni ed erano stati ben collaudati!

Nel mese di febbraio arrivò a Santo Stefano l'*Alice*. Che cosa è l'*Alice*? È un yacht bianco, snello e robusto che fu già a Bolama nella Crociera precedente. Apparteneva in origine al Principe di Monaco che se ne serviva per le crociere del Mediterraneo: piú tardi aveva fatto servizio ausiliario per la linea aerea tra Roma e l'Egitto. gestita dalla S. A. N. A., per lo scalo di Tobruk. Nella scorsa Crociera l'*Alice* era stata noleggiata dal Ministero: ma è parso conveniente acquistarla: infatti la Società proprietaria ce l'ha ceduta in cambio di un aeroplano aggiungendo anche trecentomila lire. Come sono deprezzate le navi! L'*Alice* stazza mille tonnellate e può benissimo traversare l'Atlantico. Infatti il Ministero dell'Aria la destina ai rifornimenti e ai servizi della costa nord americana: essa attenderà il nostro arrivo a Cartwright dove funzionerà anche da albergo

natante per gli equipaggi della trasvolata, i quali difficilmente potrebbero trovare alloggi nella piccola stazione del Labrador.

A comandare l'*Alice* è stato destinato il fratello di Longo, valoroso capitano marittimo, affezionato a noi per vincoli familiari e per simpatia istintiva: egli è anche ufficiale di complemento dell'Aeronautica. Il capitano Longo ha formato il suo equipaggio imbarcando uomini nostri e dando la preferenza ai marinai di Porto Santo Stefano che si trovano da anni a quotidiano contatto con gli aviatori di Orbetello. Anche sull'*Alice* dunque si respira un'aria di famiglia: gli aviatori, all'indomani della prima rude fatica atlantica, avranno la sensazione di trovarsi in casa propria. A Porto Santo Stefano l'*Alice* ha fatto alcune esercitazioni radiogoniometriche: si è spostata nell'Arcipelago toscano, corrispondendo con gli apparecchi: ha servito tra l'altro a saggiare quanto i « terrestri » siano diventati « marini »: la prova è stata presto fatta ed ha consistito nella resistenza al mal di mare! Tutti gli allievi della Scuola di Orbetello s'imbarcarono a turno: nel febbraio il Tirreno di solito è di pessimo umore e l'*Alice* ha navigato col mare di traverso: tanto peggio per chi non c'è abituato...

Finalmente l'*Alice* parte il 20 marzo. Insieme con tutto il materiale destinato alle basi americane della Crociera, s'imbarca il decano dei giornalisti aviatori, Adone Nosari. Quantunque pochi capelli adornino la sua testa da antico romano, e questi per giunta siano grigi, Adone mantiene il temperamento romantico del-

la prima giovinezza. Sotto le spoglie del brillante *chroniqueur*, si nasconde un animo di cacciatore di leoni. Il viaggio sull'*Alice* si presenta veramente comodo e signorile e tutti augurano propizio il mare al veterano dei servizi dell'aria. Ciò non toglie che Adone salga la scaletta di bordo col passo di chi affronta per la prima volta le colonne d'Ercole. Penso che nel cuore di ogni italiano dormicchia un piccolo Cristoforo Colombo.

Quest'anno la pentarchia giornalistica che ha fatto con me tutte le Crociere - Nosari, Massai, Quilici, Quadrone e Intaglietta - ha subíto qualche spostamento: mancano gli ultimi due: Quadrone si è buscato le febbri malariche andando ad intervistare gli ultimi mercanti di schiavi dell'Africa Equatoriale, e Intaglietta è stato da poco promosso direttore di un grande giornale italiano di Buenos Ayres. Sono sostituiti da Paolo Monelli e da Mario Bassi. Si aggiunge, per il «Popolo d'Italia», il vecchio amico delle squadre di azione, Luigi Freddi, un fedele valoroso di tutti i cimenti aerei. Ma all'infuori di Adone, tutti s'imbarcheranno sui grandi transatlantici. Peccato! Adone non avrà testimoni nei suoi prodigi di intrepidezza contro l'Oceano!

Ho detto quali criteri hanno prevalso quest'anno nel reclutamento degli equipaggi atlantici: dell'antica squadra rimane un buon gruppo: ma la maggioranza è composta di elementi nuovi, scelti fra i giovanissimi, e in prevalenza tra i terrestri. Il numero maggiore degli apparecchi ha permesso la suddivisione della squadra in due stormi di dodici apparecchi ciascuno. Ogni stormo è diviso in quattro squadriglie. Per distinguere le for-

mazioni sono stati scelti i colori nero, rosso, bianco e verde: ciascun colore è suddiviso in stelle e dischi. Inoltre ogni apparecchio ha il suo nominativo, desunto dal nome del primo pilota.

L'ordine di partenza sarà dunque per tutte le tappe il seguente:

1ª Squadriglia stelle nere
2ª Squadriglia dischi neri
3ª Squadriglia stelle rosse
4ª Squadriglia dischi rossi
5ª Squadriglia stelle bianche
6ª Squadriglia dischi bianchi
7ª Squadriglia stelle verdi
8ª Squadriglia dischi verdi.

Ecco i distintivi di ogni apparecchio, il nominativo radio telegrafico e i nomi dei componenti gli equipaggi:

PRIMO STORMO

I Squadriglia - NERA STELLATA

Apparecchio « I-BALB »

Generale	BALBO
Tenente colonnello	CAGNA
Tenente motorista	CAPANNINI
Sergente radiotelegrafista	BERTI
Maggiore del Genio Aeronautico	PEZZANI

Apparecchio « I-QUES »

Capitano	QUESTA
Tenente	MARRAMA
Primo aviere motorista	ANTONANTE
Primo aviere radiotelegrafista	ZOPPI

APPARECCHIO « I-BISE »

Capitano	BISEO
Capitano	CUPINI
Sergente motorista	PARIZZI
Sergente maggiore radioteleg.	GIULINI

II SQUADRIGLIA - NERA CERCHIATA

APPARECCHIO « I-PELL »

Generale	PELLEGRINI
Capitano	BONINO
Sergente motorista	ALBERI
Maresciallo radiotelegrafista	PIFFERI

APPARECCHIO « I-MIGL »

Capitano	MIGLIA
Tenente	FISICARO
Sergente maggiore motorista	LETTINI
Aviere sc. radiotelegrafista	CUBEDDU

APPARECCHIO « I-BORG »

Capitano	BORGHETTI
Capitano	FRAILI
Primo aviere motorista	LEONE
Primo aviere radiotelegrafista	BALESTRI

III SQUADRIGLIA - ROSSA STELLATA

APPARECCHIO « I-NANN »

Capitano	NANNINI
Capitano	ACCARDO
Primo aviere motorista	FILIPPONI
Sergente maggiore radioteleg.	VASCHETTO

APPARECCHIO « I-LIPP »

Capitano	LIPPI
Capitano	CECCOTTI
Primo aviere motorista	MASTRONARDO
Primo aviere radiotelegrafista	BISOL

APPARECCHIO « I-ROVI »

Capitano	ROVIS
Tenente	AINI
Sergente motorista	CIPOLLINI
Primo aviere radiotelegrafista	MARTINELLI

IV SQUADRIGLIA - ROSSA CERCHIATA

APPARECCHIO « I-DINI »

Capitano	BALDINI
Tenente	NOVELLI
Sergente motorista	QUINTAVALLE
Sergente radiotelegrafista	JORIA

APPARECCHIO « I-LEON »

Capitano	LEONE
Tenente	REVETRIA
Primo aviere motorista	FABBRINI
Sergente radiotelegrafista	D'AMORA

APPARECCHIO « I-TEUC »

Capitano	TEUCCI
Capitano	MARINO
Primo aviere motorista	ROMEO
Primo aviere radiotelegrafista	GASPERINI

SECONDO STORMO

V Squadriglia - BIANCA STELLATA

Apparecchio « I-GIOR »

Capitano	GIORDANO
Capitano	FIORI
Primo aviere motorista	NEGRO
Sergente maggiore radioteleg.	VIOTTI

Apparecchio « I-NAPO »

Capitano	NAPOLI
Tenente	SARLO
Sergente motorista	DE DONNO
Sergente radiotelegrafista	VIRGILIO

Apparecchio « I-VERC »

Capitano	VERCELLONI
Capitano	FRABETTI
Primo aviere motorista	MANSANI
Primo aviere radiotelegrafista	MUROLO

VI Squadriglia - BIANCA CERCHIATA

Apparecchio « I-RECA »

Capitano	RECAGNO
Capitano	CADRINGHERI
Primo aviere motorista	MUZI
Primo aviere radiotelegrafista	CHIARAMONTI

Apparecchio « I-GALL »

Capitano	GALLO
Capitano	CLINGHERI
Sergente motorista	BARTOLINI
Primo aviere radiotelegrafista	PELOSI

Apparecchio « I-ABBR »

Capitano	ABBRIATA
Tenente	NICOLETTI
Primo aviere motorista	D'AMURI
Sergente radiotelegrafista	ARCANGELI

VII Squadriglia - VERDE STELLATA

Apparecchio « I-BIAN »

Capitano	BIANI
Maresciallo	MORETTI
Primo aviere motorista	MANARA
Sergente radiotelegrafista	SURIANI

Apparecchio « I-RANI »

Capitano	RANIERI
Tenente	SQUAGLIA
Sergente maggiore motorista	CREMASCHI
Sergente radiotelegrafista	BOVERI

Apparecchio « I-ARAM »

Capitano	ARAMU
Tenente	ORSOLAN
Sergente motorista	BONACCINI
Primo aviere radiotelegrafista	FRUSCIANTE

VIII Squadriglia - VERDE CERCHIATA

Apparecchio « I-LONG »

Tenente Colonnello	LONGO
Capitano	DE VITTEMBESCHI
Sergente maggiore motorista	OMETTO
Sergente maggiore radioteleg.	BERNAZZANI

Apparecchio « I-CANN »

Capitano	CANNISTRACCI
Capitano	ROSSI
Sergente maggiore motorista	TIRABOSCHI
Sergente radiotelegrafista	SIMONETTI

Apparecchio « I-CALO »

Capitano	CALÒ
Tenente	PALMIOTTI
Primo aviere motorista	PINELLI
Sergente radiotelegrafista	MASCIOLI

Apparecchio di riserva « I-MARI » (25°)

Capitano	TRIMBOLI
Tenente	BELTRAMO
Primo aviere motorista	DELLE PIANE
Primo aviere radiotelegrafista	CENTURI

Questa volta i piloti son troppi, perché io possa presentarli uno per uno. Per fortuna molti di loro sono vecchie conoscenze. Fra questi ultimi, tre si sono ammogliati. Il capo scuola è stato Bonino. Fidanzato da dieci anni, volle essere sicuro di non essere escluso dalla nuova impresa prima di stringere il nodo coniugale. Come negarlo? Bonino è un uomo calmo. Il matrimonio non lo ha cambiato. Partirà con la sua flemma emiliana, nella quale è qualche cosa della fredda audacia anglosassone. Anche Calò mi ha strappato a suo tempo la promessa di non lasciarlo a terra se si fosse ammogliato. Siamo andati tutti a Bari per la cerimonia nuziale. La famiglia atlantica applica con molta semplicità ma

con assoluta coerenza il vecchio motto «Uno per tutti, tutti per uno ». Fu una festa gentile. Bisogna dire che non sempre le donne sono nemiche degli ardimenti aerei: il vecchio camerata Calò rimane infatti in linea con bellissima e fiera prestanza. Il terzo atlantico primo in ordine di tempo che si è lasciato incatenare dal dolce nodo d'amore, è Miglia, il gigante fanciullo, erculeo nel fisico, e cosí delicato nel sentimento. Ha un temperamento veramente eroico, che affiora da una umana e profonda bontà. Si è sposato a Conegliano veneto. Gli atlantici gli fecero onore, col gagliardetto azzurro della Crociera. Il corteo nuziale si svolse nella pittoresca cittadina piena di colore. Impossibile dimenticare quella festa caratteristica, nella quale riapparve il volto della vecchia Italia, in tutti i colori suggestivi della provincia veneta, vera parentesi di festa e di riposo nella nostra vita agitata di scalatori di nuvole.

Ma i celibi sono ancora la grande maggioranza. Il dominio dei cieli induce ad un certo selvaggio amore per la libertà: si desidera esser sciolti da ogni vincolo terreno. I giovanissimi abbondano. Il capitano Ceccotti sembra uscito ieri dall'Accademia. Pare che sia ancora molto lontano dal matrimonio. Invece di una moglie, gli abbiamo dato la Croce di Cavaliere, alla quale, forse, secondo i maliziosi camerati, si indirizzavano le sue piú ardenti aspirazioni. Porta la Croce sul petto e tutti lo chiamano ormai « il Cavaliere ».

Vittembeschi ci ricorda molto da vicino l'indimenticabile Cecconi. Anch'egli è uscito primo nei corsi dell'Accademia. Anch'egli spira salute dal volto rubi-

condo. È quello che si dice « un bravo ragazzo » nel piú ampio significato della parola.

Vi è il piccolo Clingheri, magrolino, dagli occhi vispi. Lo tratto un po' da persona di famiglia e lo tengo d'occhio con speciale severità. Suo fratello è un vecchio amico che sta al mio fianco da dieci anni.

Il capitano Giordano è specialista nella diffusione aerea dei gas fumogeni. Durante la Giornata dell'Ala il suo apparecchio doveva apparire incendiato da un attacco nemico. Giordano tenne sospeso il cuore degli innumerevoli spettatori, tanto efficacemente simulò l'incendio a bordo, precipitando in una voragine di fumo. Quando giunse a terra e scese dall'apparecchio, comparve, agli occhi dei camerati circostanti, nero come uno spazzacamino.

Il capitano Biani è un asso dell'aviazione libica, della quale ha brillantemente descritto, nel suo libro « Ali sul deserto », gli straordinari eroismi. Il sole del deserto lo ha indurito alla fatica e abituato allo sprezzo della morte. È un giovane ardente, che mostra sul petto i nastrini azzurri di tre o quattro medaglie al valore.

Altro tipo interessante è il capitano Nannini. Giunge alla squadra atlantica dopo avere per anni diretto la scuola di Volo a Vela. Nell'arte ingegnosa ha educato migliaia di giovani, che ripetono con affetto il suo nome. Oggi ha cambiato il minuscolo giocattolo del velivolo senza motore con il gigantesco « S. 55 », i cui motori hanno un rombo che lacera lo spazio. Non pare, per questo, che egli si trovi imbarazzato. È pilota nato.

Del resto tutti sono modellati sopra un certo stampo

di disinvolta semplicità. L'aria costituisce l'elemento naturale, vorrei dire la dimora abituale di questi superbi rappresentanti della nuova generazione. Si disse, sugli inizi dell'aviazione, che l'uomo avrebbe dovuto vincere o addirittura capovolgere le leggi della natura per abituarsi al distacco dalla terra e al viaggio tra le nuvole. Se quei curiosi fisiologi, che profetizzarono il fallimento dell'aeronautica come un fenomeno contro natura, sono ancora in vita, vorrei che interrogassero questi ragazzi. Essi non conoscono simili prevenzioni se non per deriderle. Sono veramente esemplari superbi del secolo nuovo, modellato dalla civiltà fascista. Credo che si sentano molto piú padroni di se stessi in cielo, che in terra. Bisognerebbe domandarlo al capitano Questa, dal viso aguzzo di lince, cosí buon navigatore da meritare il nome di Pigafetta: al capitano Biseo, specie di giovane centauro dell'aria, ai capitani Leone, Teucci, Napoli, Vercelloni, Gallo, Cannistracci, tutti veterani dell'Atlantico: e poi sentire il parere degli ultimi arrivati a Orbetello, che hanno una sola ambizione: essere degni dei loro predecessori.

Chi non ne è rimasto convinto ammirando l'esercito azzurro, il 28 marzo 1933? In occasione del I Decennale dell'Arma Aerea, 4000 tra ufficiali e sottufficiali sfilarono per la via dell'Impero alla presenza del Duce: festa della giovinezza alata, dimostrazione indimenticabile per il popolo dell'Urbe, che pure, nella sua storia millenaria, ha visto tanti trionfi. Questo è il miracolo del Fascismo. Sarebbe stata follia pensare, dieci anni fa, che l'Italia avrebbe radunato una forza aerea cosí imponente.

Chi li ha visti marciare in centurie, col loro passo svelto e gli occhi arditi, ha gridato al miracolo. Sia che le giovani aquile si lancino negli spazi per compiere un'alta missione pacifica di civiltà, sia che il destino le richiami in imprese di guerra a difendere il cielo della Patria, è certo che il prestigio, la fortuna, gli interessi d'Italia troveranno nelle falangi azzurre un baluardo infrangibile. Nel grande rettangolo del Teatro di Domiziano, sul Palatino, il Duce li elettrizzò con la sua maschia parola: un sacro testamento d'onore i morti trasmettono ai vivi, i presenti ai venturi.

Per gli atlantici il Gran Rapporto del Duce nel Decennale della Fondazione dell'Arma, fu il viatico per l'imminente audace impresa. Ognuno partí con le parole del Capo incise nel cuore.

Per l'occasione furono distribuite le ricompense al valore e vennero ufficialmente annunziate alcune promozioni a scelta assoluta. Tra gli altri salí al grado di tenente colonnello il mio giovane aiutante Stefano Cagna. Tre anni fa egli era ancora capitano. Può dire di avere bruciate le tappe. Ma la sua rapida carriera è ben degna della serie ininterrotta di eccezionali servigi che egli ha resi nel triennio all'Arma Azzurra. Piú gli anni passano, con le molteplici vicende di un periodo storico di eccezione, piú mi sento legato da stima e da affetto verso questo giovane ufficiale, il cui nome si intreccia col mio nelle piú luminose esperienze della mia vita.

Passo la Pasqua alla Torre di Punta Ala, dove è giunta mia madre. Il sole di primavera inonda la pic-

cola penisola affacciata sull' arcipelago Toscano: la foresta, rigogliosa di linfe giovani, sente l'alito rinnovatore: sulla riva del sonante mare e sotto le chiome degli abeti i bimbi cantano i loro inni di festa. La dolce mamma sorride. Essa ha fede nella mia stella: io mi esalto e mi illumino nella sua fede.

Ma urge ormai affrettare i preparativi della partenza. Poche settimane ci dividono dall'inizio della Crociera.

Quest'anno la collaborazione che chiediamo alla Regia Marina è limitata a due Sommergibili e a due Drifters. Essi sono già in viaggio per la costa americana. Il primo sommergibile porta il nome glorioso della prima Medaglia d'Oro della Marina sarda, *Millelire*, che difese eroicamente la Maddalena contro gli assalti di Napoleone.

Il secondo è il *Balilla*. Il gruppo è comandato dal Comandante Della Campana, un valoroso che ci accompagnò nell'altra Crociera con la divisione esploratori.

Il servizio che maggiormente ci preme sulla rotta oceanica è quello meteorologico. Ma esso può essere compiuto piú agevolmente dai piccoli battelli che passano di solito la stagione estiva di pesca nell'Atlantico del nord. Sono veri gusci di noce e chi li vede non si rende conto della resistenza che oppongono alle furibonde bufere di quei mari. Invece proprio quei minuscoli battelli sono indicati per resistere sull'Oceano durante settimane e settimane e con qualsiasi tempo. Affideremo dunque a loro i nostri radiotelegrafisti e ufficiali incaricati di darci le indispensabili segnala-

zioni meteorologiche. Non sarebbe difficile trovarne anche in Italia. A Trieste, a Viareggio, a Civitavecchia ve ne sono molti che tengono alto l'onore e intatta la tradizione della marina peschereccia italiana, usa a spingersi alle piú estreme latitudini. Ma il viaggio sarebbe troppo lungo e costoso. Preferiamo inviare il maggiore Marini in Inghilterra, per noleggiare le imbarcazioni lassú, vicino alle nostre mète oceaniche. Egli infatti ne trova un numero sufficiente e senz'altro le noleggia per noi. La cosa non manca di far piacere anche ai nostri amici inglesi.

In aprile incominciano ad arrivare ad Orbetello i primi apparecchi atlantici, trasportati da Sesto Calende in volo dagli stessi ufficiali che dovranno condurli di là dall'Atlantico. La S. I. A. I. ne invia un piccolo gruppo ogni giorno. Entro la seconda quindicina di maggio debbono trovarsi tutti a Orbetello, sul lago da cui spiccheranno il volo. Dànno una superba impressione di forza e di eleganza.

Non mi indugierò a descrivere l'« S 55 », la cui fama si è ormai consolidata nel mondo attraverso imprese leggendarie. Il bell'apparecchio è stato però ancora rinforzato e affinato per la nuova Crociera: è tutto muscoli, potenza e velocità: « come un atleta olimpionico » scrive il suo geniale costruttore Alessandro Marchetti.

È strana la sorte dell'« S 55 ». Progettato da Marchetti nel 1922, nel concorso bandito dal Commissariato dell'Aeronautica per un « idrovolante d'alto mare lancia siluri », fu recisamente bocciato dalla Commissione di

esame con un giudizio sommario: « non si giudica interessante e non merita di riprodurlo oltre il primo esemplare ». Prevenzioni dovute a una antiquata mentalità, che si terrorizzava davanti a una novità audace di costruzione. Allorché, alla fine del 1926, io fui assunto come Sottosegretario al Ministero dell'Aria, volli rivedere quel giudizio e rimisi l'« S 55 » in linea. Da quell'epoca l'apparecchio ha dato all'Italia fascista 15 trasvolate atlantiche, tra le quali primeggia quella dall'Italia al Brasile. Il modello X di cui ci serviamo nella presente Crociera è fornito di motori Isotta Fraschini di 1500 cavalli, può raggiungere una velocità di 280 chilometri all'ora ed è collaudato per una velocità media di 225: con 1000 chilogrammi di carico utile può coprire una distanza di oltre 4000 chilometri con un consumo medio di un chilogrammo a chilometro.

Le innovazioni piú importanti si riferiscono alle eliche, ai radiatori, ai serbatoi, alla soprastruttura degli scafi, al profilo del piano centrale, alle carenature tra le travi di coda e gli impennaggi. Per le eliche sono state esperimentate in questi due anni ottantotto combinazioni. Essendosi data la preferenza alle eliche metalliche, sono stati provati i tipi delle case straniere, Heddernheimer, Junker, Ratier. Per le sole prove relative alle eliche, furono compiuti 250 voli sperimentali. La vittoria è rimasta all'elica della S. I. A. I. a tre pale, che, a parità di velocità massima e di consumo minimo, fornisce una maggiore trazione al decollaggio.

Ben diciotto tipi di radiatori sono stati provati: quello definitivo ha una forma anulare, a tubetti ret-

tangolari, ed è stato montato davanti al motore anteriore. Anch'esso è italiano e fabbricato dalla S. I. A. I. È noto come gli inconvenienti della precedente Crociera si dovettero quasi tutti ai radiatori. Il tipo prescelto per la nuova impresa atlantica ha gli antichi requisiti per il raffreddamento, ma è meno pesante e piú resistente al tormento delle vibrazioni.

Anche i serbatoi a sezione ottagonale che usammo nel *raid* Italia-Brasile non potevano essere adottati per la Crociera del Decennale che richiede un aumento di capacità e una maggiore garanzia di tenuta: sono stati quindi sostituiti con serbatoi ovali e cilindrici di capacità e robustezza superiori: il banco vibratorio li ha esperimentati per la durata di cinquanta ore: le prove statiche e dinamiche sono state fatte con pressione superiore ai trenta metri di acqua.

Le altre modificazioni hanno avuto per iscopo un maggiore affinamento aerodinamico, che non ha confronti ormai con l'apparecchio precedente.

Gli strumenti di precisione presentano uno speciale interesse. I principali sono: la bussola, l'indicatore di velocità, l'indicatore di salita e discesa, e l'indicatore di virata, tutti riuniti in unico quadretto luminoso, secondo il sistema « Nistri-Bisco ». L'ingrandimento dei movimenti degli apparecchi sensibili è ottenuto otticamente. Si aboliscono cosí le masse di inerzia.

Vi è inoltre un orizzonte artificiale Sperry a sistema giroscopico per l'indicazione dell'assetto longitudinale e trasversale dell'apparecchio e un indicatore di direzione Sperry per il controllo della rotta.

Ho già accennato alla sostituzione del motore Fiat A. 24 R. con il motore Isotta Fraschini Asso 750. Le prove eseguite per la scelta definitiva del motore hanno richiesto complessivamente oltre 1000 ore di volo.

L'Asso 750 è raffreddato ad acqua, ha diciotto cilindri su tre file convergenti con angoli di quaranta gradi.

Il basamento è in « electron », i cilindri sono in acciaio al carbonio con involucro delle camere d'acqua e di raffreddamento riportato e saldato. Gli stantuffi sono in lega speciale di alluminio con 4 fascie elastiche di tenuta. L'albero motore è in acciaio al nichel-cromo, con otto supporti e sei manovelle: è forato in modo da permettere la completa lubrificazione dei cuscinetti delle bielle: queste sono di acciaio speciale di altissima resistenza. L'accensione è data a mezzo di due magneti ad alta tensione situati nella parte posteriore del motore. Ciascun magnete fornisce la scintilla a 18 cilindri; ogni cilindro è munito di due candele di accensione, ognuna delle quali funziona con un magnete differente. Il raffreddamento ad acqua è ottenuto per circolazione forzata, a mezzo di pompe centrifughe. La lubrificazione avviene con pompe ad ingranaggi, una di mandata e due di ricupero. Il motore ha sei carburatori. Il tipo di carburatore adottato rende possibile una carburazione magra, con evidente economia nei consumi, ma consente un rapido ingrassamento della miscela in modo da ottenere una ripresa pronta e perfetta.

Le eliche girano con passo variabile a terra, e in presa diretta non hanno bisogno di riduttore.

Il motore non ha riduttore.

Alesaggio	mm. 140,—
Corsa	» 170,—
Numero dei cilindri a disposizione .	18 a V
Cilindrata totale	1 .47,07
Rapporto di compressione . .	5,7
Regime normale giri-albero motore	1750
Potenza effettiva all' asse elica al regime normale	HP. 880
Regime massimo di giri albero motore	1900
Potenza effettiva al regime massimo	HP. 940
Consumo carburante alla potenza normale	gr. HP/h. 215
Consumo olio alla potenza normale	gr. h. 10
Peso del motore a secco, senza mozzo elica	Kg. 663
Peso per HP	gr. 750
Acqua contenuta nel motore . .	l. 42

Ho riportato questi dati tecnici affinché anche il profano abbia una idea almeno sommaria della perfezione a cui è arrivata la meccanica aerea in Italia. In un decennio essa ha saputo portarsi molto avanti.

Questo legittimo senso di orgoglio, che accompagna e incoraggia l'audacia degli uomini, esprimevo alla Camera nei primi giorni di maggio, esponendo per la settima volta la situazione del bilancio aeronautico. Pregavo i camerati del Parlamento a indulgere alla necessaria laconicità del mio discorso, visto che era imminente il

momento in cui i fatti avrebbero preso il sopravvento sulle parole e mi ripromettevo di dare tra non molto all'Italia di Mussolini la gioia di un nuovo trionfo. La Camera, nella ovazione finale, espresse al Duce la sua commossa gratitudine per l'opera compiuta nella restaurazione dell'Ala tricolore e nell'applauso comprese il piú fraterno augurio per me e per i cento uomini dell'Armata azzurra destinati a varcare l'Oceano.

Pochi giorni dopo, il Duce, durante uno dei miei ordinari rapporti bisettimanali, mise il discorso sulla Crociera. Egli aveva ricevuto sulla trasvolata atlantica notizie preoccupanti, che provenivano direttamente dal Re e da De Bono. Particolarmente avverse sembravano le previsioni meteorologiche. La stagione era molto arretrata e il pericolo della nebbia appariva allarmante. Mostrai allora al Capo i documenti della nostra minuziosa preparazione: le norme di funzionamento dei servizi, delle comunicazioni e della meteorologia, proprio in quei giorni stampate a cura della Scuola di Navigazione Aerea di Alto Mare, il Portolano aereo, le tavole di navigazione aerea, gli ordini di marcia, la descrizione delle basi, i rifornimenti e i pezzi di ricambio predisposti lungo tutto l'itinerario. Il Duce si dimostrò persuaso della efficienza della nostra organizzazione. Del resto io gli promisi, in conformità al programma esposto alla Camera, di agire con la massima prudenza. Avevo coscienza delle responsabilità che mi incombevano: sapevo quanto fosse preziosa per la Patria la vita dei giovani a me affidati e come alla Crociera fosse legato il prestigio della bandiera nazionale. Ripetei al

Duce che noi saremmo partiti da Orbetello con lo spirito dei vecchi navigatori, i quali si recavano a perlustrare i lontani continenti, decisi a non fallire la prova, ma esperti delle difficoltà, e persuasi che non bisogna forzare il destino. Soltanto se tutte le condizioni previste si fossero realizzate, noi avremmo alzato il volo dall'Islanda al Labrador. Ma qualora le avversità atmosferiche, o altre particolari circostanze, avessero aumentato la percentuale del rischio oltre i limiti del ragionevole, io non avrei esitato a ordinare alla squadra il ritorno in Patria. L'occasione propizia per ritentare la prova non avrebbe tardato a presentarsi. Il Duce si compiacque di queste affermazioni. Egli apprezza il coraggio morale non meno di quello fisico. Io so che il soldato deve possedere l'uno e l'altro.

Dopo la visita al Duce, chiesi una udienza particolare a S. M. il Re. Come sempre, alla vigilia delle grandi imprese aeree, mi premeva di esporre a Sua Maestà i particolari dell'imminente Crociera. Il Sovrano mi accolse con la squisita affabilità che gli è propria. Mi fece sedere vicino a lui in un divano, ed esaminò con la piú viva attenzione le pubblicazioni riservate in cui era esposta l'organizzazione preventiva della doppia trasvolata atlantica. A voce io gli illustravo i particolari dell'impresa. Il Re mi espresse la sua alta ammirazione per i due anni di faticoso e intenso lavoro, di cui quei grafici, quelle cifre, quelle tavole, erano il sintetico riassunto. Poi ricordò con me i suoi antichi viaggi nelle zone polari per la caccia alle renne. Da un momento all'altro possono sorgere nebbie fittissime che tolgono

ogni visibilità. Egli ricordava la strana impressione di quelle grigie cortine, che appena sbarcato dalla nave lo avviluppavano cosí densamente, da non permettergli neppure di scorgere i personaggi del seguito. Aggiungeva che spesso per ritornare alla nave era necessario muoversi con la guida delle bussole e del suono delle sirene. Risposi al Sovrano che gli aviatori atlantici avevano compiuto lunghi voli di allenamento fra le nebbie e che queste non li spaventavano, purché non durassero troppo a lungo. Le istruzioni fissate per le singole squadriglie già stabilivano, in caso di nebbia, un decollo a intervalli di tre minuti da un apparecchio all'altro: speciali manovre di distanziamento erano previste: le squadriglie sarebbero tenute in collegamento, per mezzo dei servizi radiotelegrafici e dei razzi segnalatori, con i comandanti delle baleniere. Aggiunsi che, in ogni modo, i nostri servizi meteorologici sarebbero stati in grado di fare previsioni abbastanza positive per le dieci o dodici ore necessarie al volo tra l'Islanda e il Labrador. Anche il Re, mi espresse, insieme con il piú vivo compiacimento, l'augurio piú commovente e mi pregò di comunicare il suo saluto agli equipaggi della squadra atlantica.

Ormai anche il maggio volgeva alla fine. Avrei voluto passare le ultime settimane a Orbetello. Ma a Roma mi trattenevano impegni molteplici e tra l'altro un gruppo di importanti sedute del Gran Consiglio. Il 24 maggio, data sacra all'entrata in guerra, essendo stato avvertito che era ormai pronto l'*I Balb*, l'apparecchio che mi era destinato per la Crociera, partii col

trimotore « Savoia Marchetti », in compagnia di Biseo, per Sesto Calende. Qui giungevo dopo un volo bellissimo. Rimasi a Sesto il tempo di fumare una sigaretta, e salii subito a bordo dell'apparecchio atlantico assieme al mio fido e valoroso Cagna e al Maggiore del Genio Aeronautico Pezzani, che aveva seguito punto per punto la costruzione e il montaggio degli apparecchi e sorvegliato in modo particolare la sistemazione dell'*I-Balb*. Nessuno conosceva il mio « S. 55 » meglio di lui. La sua collaborazione ci sarebbe stata preziosa. Desideravo poi di fare qualche esperimento di radiotelegrafia. Adibito alla radio di bordo era il sergente maggiore Berti che pochi superano per la padronanza dello strumento e la tenacia al lavoro. Come motorista il solito fedele tenente Capannini, che già mi accompagnò l'altra volta in America.

Partiamo tra l'urlo lacerante dei motori, che tanto ricordano quelli della Schneider. Tutta la conca del Lago Maggiore si riempie di un rombo trionfale. Presto si inazzurrano di lontananza le Alpi, distese a semicerchio sull'orizzonte. La vasta pianura padana è sotto di noi. Ma non abbiamo molto tempo per ammirarla. Ecco l'Appennino Ligure con i suoi monti gobbi e pelati. Li traversiamo in una grande calma di aria, in una estasi di luce: l'apparecchio non si accorge delle montagne, punta sul mare, che raggiunge in un baleno. Voliamo ad una velocità media di 227 chilometri l'ora. Da Portofino drizzo la prua sulla rotta che taglia il mare aperto, in direzione di Orbetello. Prima di ammarare, riattacco i motori in pieno e passo sull'Idroscalo, picchiando

un poco, a una velocità non inferiore ai 280-290 chilometri. La prima prova del mio apparecchio non poteva essere più brillante. Scesi a terra lo guardiamo con una specie di ebbrezza, come il cavaliere saluta il destriero di buon sangue.

Ci attende una pia cerimonia. Si inaugura oggi a San Vincenzo una lapide in memoria dei due fratelli Magdalo e Piero Ambrosino, entrambi aviatori, caduti l'uno e l'altro, per la gloria dell'Arma, nel cielo tirrenico nel 1930 e nel 1931. Si raggiunge in volo S. Vincenzo, si assiste al breve rito, fervido di ricordi, e sullo stesso apparecchio atlantico, ritorno alla mia Torre solitaria assieme a Cagna e a Longo.

Capitolo III

L'ATTESA D'ORBETELLO

Il 4 giugno si inaugura a Ferrara l'anno ariosteo. È una buona occasione per un altro volo di allenamento, per assistere al Palio di S. Giorgio che raduna in città molti amici miei lontani e dà un carattere di fantasia cavalleresca e di poesia ai giorni della vigilia. Ma soprattutto la visita a Ferrara mi serve per il saluto alla mamma. Ho bisogno di vincere le emozioni troppo forti. La cornice di festa che mi offre Ferrara, mi permetterà di nascondere nel momento dell'addio il tumulto interno del cuore. Del resto non ho che specchiarmi nel viso luminoso e sereno di colei che mi ha messo al mondo a sua immagine e somiglianza; donna a cui il destino riserba, negli anni piú tardi, il còmpito di salutare il figlio partente per le piú strane contrade del mondo, con semplice e sicura fierezza.

La giornata, piena di tanto contrasto, si chiude con questo addio, che invece di turbarmi mi esalta. Mentre abbraccio e bacio la mamma, e le dolci sorelle, passano sotto le finestre della mia casa i cortei rionali del Palio con le orifiamme al vento, con le torcie e le musiche, nei costumi pittoreschi del secolo d'oro, quando Ferrara era un miracolo primaverile di bellezza.

Addio città del sogno! Maggiori cómpiti premono. Ancora una settimana alla capitale. Il giorno 12 assumo il comando della Squadra di Orbetello.

All'idroscalo del Lido di Roma attendono, presso il mio apparecchio atlantico, gli altri due idrovolanti che faranno parte dello Stato Maggiore della Crociera come aiutanti ed esploratori: sono gli apparecchi del capitano Biseo e del capitano Questa.

Entrambi presero parte alla precedente Crociera. Nella formazione della attuale Squadra Atlantica essi seguiranno immediatamente l'uno a destra e l'altro a sinistra il mio apparecchio. Conto di adoperarli per speciali cómpiti: ad esempio nel caso di nebbia essi potranno essere inviati in perlustrazione a diverse quote. In caso d'avaria della mia radio, potrò servirmi della loro, trasmettendo all'*I-Bise* o all'*I-Ques* i dispacci con la lampada Donath. Sono due ottimi ufficiali: Biseo è da anni aiutante di volo del generale Valle, capo di Stato Maggiore, e ha una riconosciuta competenza tecnica e anche un fervido estro inventivo: un magnifico strumento di precisione dei nostri idrovolanti porta il suo nome. Il capitano Questa è un navigatore d'eccezione: aviatore marino per eccellenza, è meglio conosciuto in Aeronautica col nome di Pigafetta: « mugugnone » ligure, della razza dei tenaci lupi di mare camoglini, un po' brontolone, ottimo, candido cuore. L'uno e l'altro simpaticissimi. Alla fine della Crociera non avrò che a lodarmi di loro, ne sono sicuro.

Partiamo in formazione. Sono le dieci del mattino: il cielo è limpido: il biondo Tevere conduce l'occhio

verso la grande distesa di Roma, un barbaglio di luci cinerognole, dominate dalla gran cupola.

Due anni fa mia moglie venne a salutarmi ad Orbetello allorché lasciai definitivamente Roma. Questa volta non le regge l'animo di assistere alla mensa di addio. Non vuole tradire l'affanno interno del cuore, davanti ai miei compagni di volo. Viene invece a Ostia. Io condivido con i miei aviatori la gentile superstizione che le persone care al cuore, e piú vicine a noi, portino buona fortuna. Chi piú di loro potrebbe accompagnare con fervidi voti il destino? Cosí la faccio salire nel mio apparecchio, la faccio sedere al mio posto, toccare con le mani i comandi: voglio che il suo spirito prenda possesso del mio piccolo nido aereo, e quasi vi resti aderente: nelle lontananze atlantiche volerà con me verso la buona stella. Sul cruscotto è un trittico fotografico: la vecchia mamma, mia moglie, i miei bambini. Minuscole immagini che splendettero di blanda luce anche nella notte di Bolama davanti ai miei occhi. Manca il ritrattino di Paolo, il mio bimbo piú piccolo, l'ultimo nato, dalla bionda chioma ribelle, che io chiamo Garibaldi: un batuffolo di carne rosea, di tre anni. Mia moglie vuole che anche la sua immagine non manchi: perché questa parzialità? Ma io le spiego che solo le donne, secondo la mia convinzione personale, hanno il cómpito di portar fortuna: le donne... esseri gentili, i piú deboli della creazione: gli uomini non contano: e Paolino è un uomo. Ma mia moglie insiste. Debbo cedere. Anche Paolo avrà il suo ritrattino sul cruscotto.

L'addio è breve. Gli aviatori non indulgono troppo al cuore che si intenerisce. Un abbraccio. Quando poco dopo passo col rombante apparecchio sul redan dalla foce verso monte, a pochi metri dalla banchina dell'idroscalo, vedo mia moglie. Sporgo una mano dal finestrino. Un attimo: addio!

Mentre l'apparecchio corre veloce sull'acqua e già il redan ora tocca ora non tocca la liquida superficie, nel punto in cui sta per librarsi in aria, avvertiamo un colpo sordo sotto lo scafo destro: che cosa è successo? Qualche cosa di solido ha urtato contro l'apparecchio, lanciato in velocità a oltre 120 chilometri all'ora. Un momento di sospensione e per fortuna siamo in aria. A Orbetello constateremo che la fascia di rame che copre la parte inferiore del redan è fortemente ammaccata. Probabilmente un pezzo di legno galleggiava sul fiume e noi l'abbiamo urtato quando già l'idrovolante stava per librarsi, sfiorando appena l'acqua. Se lo avessimo urtato qualche secondo prima, con lo scafo immerso per tre quarti, all'inizio del decollo, l'urto sarebbe stato fatale: lo scafo non avrebbe resistito: una sciagura sarebbe stata forse inevitabile, almeno per l'apparecchio. Capriccio, per fortuna, benigno, della sorte!

Trenta minuti di volo. Ecco il monte Argentario, il lago di Orbetello. L'apparecchio sfiora l'acqua dolcemente.

Sul grande quadrato bianco dell'idroscalo sono allineati, su due file in due gruppi, corrispondenti al 1º e al 2º stormo, gli equipaggi della Crociera. Alle loro

spalle si innalzano i giganteschi profili argentei degli idrovolanti, schierati fuori dagli hangars su tre linee orizzontali. Le armature dei primi otto si intrecciano in bizzarro gioco di prospettiva con gli otto seguenti: degli ultimi lampeggiano in alto le eliche metalliche dai bagliori d'argento. I castelli motori hanno un che di aereo, innalzati come sono, sulle bianche ali distese. Mostri alati dall'architettura geometrica, essi coprono quasi completamente il frontone degli hangars. Gli equipaggi arrivano appena alla linea degli scafi. La scena è pittoresca e grandiosa.

Squillano sullo spiazzo dell'idroscalo i segnali dell'attenti. Lampeggiano come stelle gli occhi arditi, immobili e fissi. Tutto è semplice, e insieme solenne. Il generale Pellegrini mi presenta « cento cuori d'acciaio ». Rispondo con brevi parole attenendomi alla nuda sostanza dell'evento: ogni forzatura retorica stonerebbe:

« *Ufficiali, sottufficiali, primi avieri!*

« *Assumo da oggi il comando delle vostre otto squadriglie con il fermo proposito di portarle alla vittoria sui cieli del nord atlantico.*

« *Rivolgo come primo atto un affettuoso pensiero ai camerati strappati dalla morte alla nostra Centuria. Essi, guidati dall'indimenticabile colonnello Umberto Maddalena, vigilano dall'infinito sulle sorti della nostra impresa orgogliosa.*

« *A tutti voi, ufficiali, sottufficiali e primi avieri, il mio saluto di comandante e di compagno. Conosco bene il vostro valore, da quello del generale a quello dell'ultimo*

specializzato e mi appresto a guidarvi con animo assolutamente tranquillo.

« Non mi nascondo le enormi difficoltà che ci attendono: ma so di poter contare sul vostro assoluto spirito di dedizione alla gloriosa Aeronautica italiana.

« Voi tutti comprenderete certo di quale missione di prestigio nazionale e di umano progresso noi siamo investiti e perciò sono sicuro che non sarete inferiori al destino che ci attende qualunque esso sia, ma sempre destino di pionieri.

« Ufficiali, sottufficiali, primi avieri!

« Sotto il cielo azzurro della Patria ripetiamo ancora una volta il giuramento di essere degni soldati del Re Vittorioso, nell'atmosfera di romana grandezza creata dal Duce dell'Italia Fascista.

« Camerati: A Noi! ».

Risponde un grido solo: «A Noi!» Il vento e il cuore ne trasportano l'eco, da queste spiagge solitarie per tutti i cieli marini che la fantasia spalanca davanti ai nostri occhi. Potente musica del sentimento che scande il tempo coi battiti del sangue alle nostre tempie. Coro d'anime incondizionatamente abbandonate sino all'olocausto. Ma il ciglio è asciutto e immobile. Questi 115 uomini presentano una maschera virile, quasi dura.

Quindi si avanza don Carlo Ferrari, il cappellano dell'idroscalo, tanto familiare ai nostri equipaggi. La benedizione divina scende sugli uomini e sulle macchine. Ancora uno squillo. La formazione si rompe. I giovani piloti sono tutti intorno a me con un sorriso che brilla negli occhi.

Gli apparecchi destinati alla Crociera sono ufficialmente 24: ve ne è un 25° di riserva, che dovrebbe accompagnarci soltanto fino a Reykjavik, i cui uomini sperano di compiere con noi l'intera Crociera. Cosí i trasvolatori atlantici sono 100. A questi sono aggiunti altri 15, tra ufficiali e sottufficiali, che partiranno pure con noi da Orbetello. Vi è, nel mio apparecchio, il maggiore Pezzani del Genio Aeronautico, la cui esperienza tecnica è tale che può, durante il volo, consigliare per radio quali provvedimenti siano necessari per imprevisti urgenti in aria. Vi è il sottotenente ing. Antonio Chiodi, pilota di complemento in servizio di prima nomina, che ha chiesto e ottenuto di volare con noi e provvederà al servizio cinematografico da bordo lungo tutto il percorso della Crociera. Inoltre parteciperanno al volo fino a Reykjavik alcuni specializzati meccanici e montatori, destinati alle basi europee. In tutto, su 25 macchine, gli equipaggi ammontano a 115 uomini.

Da oggi iniziamo l'esistenza in comune nella atmosfera di cameratismo che io ben conosco. Amo questa vita da soldato, regolata su orari precisi dalla sveglia crepuscolare al riposo massiccio, con il tempo distribuito in anticipo, le briose ore di mensa e di ritrovo, l'anima in faccia, l'aria marina nei polmoni, un rapporto umano elementare, fatto di forza e di cordialità. Tutto si concentra entro il chiuso dell'idroscalo: il mondo esterno, da cui ci separa il piccolo muretto della cinta, è piú lontano della lontana America. Si familiarizzano le abitudini e i gusti. Ciascuno di noi conosce i reconditi pensieri dell'altro: è la vita ridotta a natura, ri-

flessa in limpido specchio. Dove è la fiducia di uno è quella di tutti; non esistono ambiguità o insidie o rimpianti del destino. È un fardello che abbiamo deposto alla porta dell'idroscalo. Qui siamo tutti presi dal còmpito che ci attende e non pensiamo ad altro.

Quest'anno, piú degli anni scorsi, impediremo al pubblico estraneo di mettere piede nel recinto dell'idroscalo. Le visite distraggono e fiaccano. Bisogna ripetere cento volte le stesse cose. E aver l'aria di essere consolati consolando gli altri.

Dice il cartello affisso alla porta dell'idroscalo:

« Tutti gli amici e camerati che vengono gentilmente a salutarci, intralciano il nostro lavoro di preparazione e ci fanno perdere tempo prezioso. Li preghiamo di proseguire e di rinviare il loro saluto al nostro ritorno ».

Del resto il «nido delle aquile» di Orbetello sembra un parco, con grandi edifici nel mezzo - gli hangars, le caserme, la scuola. Gli alloggi sono in palazzine sparse su una piccola città giardino. Grandi viali corrono intorno ad aiuole in fiore. Gli alberi e i cespugli dànno incanti di verde.

Prendo possesso della mia candida stanzetta in una delle cinque nuove palazzine costruite in questi ultimi anni per ospitare gli ufficiali dell'Alta Navigazione. Rassomiglia un poco alla cabina di un piroscafo. Semplice e nuda, ha lo stile adatto a questa vita attiva, la quale esclude ogni inutile eleganza.

Affrettiamo gli ultimi preparativi. Ecco le gru meccaniche allungare il braccio mostruoso sullo scivolo, farlo scendere delicatamente sull'apparecchio, acciuf-

fare il nodo dell'imbragatura e alzare in aria, con agevole manovra, il povero grande airone preso al laccio. Questo sta sospeso per qualche minuto con la grande cresta delle eliche impennata sui motori, le ali in bilico, i due scafi asciutti come zampe di palmipedi contratte dallo sgomento. Poi il braccio della gru, mentre si sgrana rotolando fragorosamente la catena, deposita a fior d'acqua il suo fragile fardello di sei tonnellate: l'idro finalmente dondola e si colloca sul limpido specchio, fa un giro intorno a se stesso, viene preso a rimorchio, se ne va docilmente all'ormeggio. Subito una barca si accosta, carica di latte di benzina, altre lo raggiungono con l'olio, altre con l'acqua dei radiatori, altre con il pacco dei viveri di riserva. Questo carico si prepara a portar sulle nuvole: per ogni tappa un quantitativo di chilogrammi di benzina pari al numero dei chilometri (tanto consumano i motori) piú un terzo (che costituisce la riserva): per la prima tappa circa 2000 chili di benzina, piú 60 chili di acqua distillata, piú l'olio, piú i bagagli, piú i viaggiatori, piú i pezzi di ricambio... L'acqua distillata serve per i radiatori, ma in caso di forzato ammaraggio nell'oceano, può servire anche per gli equipaggi: quando si ha sete non si guarda troppo per il sottile al gusto dell'acqua. I viveri di riserva consistono in gallette da marinai e cibi in scatola: possono nutrire quattro uomini per una settimana, purché si contentino di vivere... per non morire. La posta quest'anno è stata organizzata in modo piú razionale. Me ne sono occupato io stesso personalmente in lunghe conferenze con il Ministro delle

Comunicazioni, e con competenti di filatelia. Questa, che rappresenta la mania piú diffusa, piú innocente e insieme piú dispendiosa del mondo, ha una grande importanza per imprese come la nostra Crociera. Prima di tutto, il francobollo speciale rimane come un segno, un ricordo, che i raccoglitori conservano con cura gelosa per i secoli venturi. Pochi cimeli hanno una sorte piú fortunata e piú sicura. Poi la vendita del francobollo dà un utile certo che dura per anni e ci permetterà di sopperire almeno in parte alle spese della Crociera. Invece di un francobollo solo, come fu fatto nella Crociera precedente, sarà lanciata una serie completa di cinque tipi: e ogni tipo ha tre francobolli, a vari disegni e prezzi. Essi sono già in vendita nei pubblici spacci. Cosí aumenterà certamente, questa volta, il peso della posta atlantica. Ogni apparecchio ne può portare sino a 100 chili.

Il « sacco Belloni » già sperimentato con fortuna alla Spezia, permette di restare a galla, anche senza muoversi, per lungo tempo. È costituito da borse d'aria che si gonfiano con il fiato in brevi istanti. È impenetrabile al freddo e all'umidità. Può contenere un po' di viveri nelle tasche interne. Ha un cappuccio con cui si può proteggere anche la testa. Se, dopo un fortunoso ammaraggio, gli equipaggi dovessero abbandonare l'apparecchio sinistrato, potrebbero restare in acqua per il tempo necessario al sopraggiungere dei soccorsi.

Curioso destino ebbe poi questo « sacco »! Proprio alla vigilia della tappa atlantica in cui piú avrebbe dovuto servirci, a Reykjavik, fu scaricato inesorabilmente,

insieme con tutti gli altri oggetti non indispensabili, il cui peso ci obbligava a prolungare i tempi di decollo! L'uomo propone e... l'Atlantico dispone.

Una certa precauzione dobbiamo avere per gli indumenti da portare con noi: passeremo infatti dal caldo torrido del clima continentale alle spietate temperature del circolo polare: naturalmente anche le maglierie sono ridotte al minimo. Amiamo volare senza impicci. Il bagaglio grosso per le inevitabili cerimonie è già partito per l'America.

Queste operazioni, che sono un po' lunghe a descriversi, si svolgono a Orbetello in meno di due giorni. Io desidero non perdere la prima occasione propizia di tempo sereno per spiccare il volo.

Dal 14 giugno tutti i giorni diventano buoni. Purtroppo le notizie che riceviamo non sono favorevoli. La stagione è arretrata di circa un mese nelle zone settentrionali dell'America. L'*Alice* non è ancora riuscita a raggiungere Cartwright a causa dei ghiacci galleggianti, che la corrente del Golfo trasporta verso il sud. Continua penosamente la sua navigazione da Terranova al Labrador. Tra l'una e l'altro è lo stretto di Belle Isle, un braccio di mare ben conosciuto dai navigatori del Nord, perché spesso ingombro di ghiacci che ne rendono problematico e pericoloso il passaggio. Di solito fino a tutto il mese di maggio i ghiacci non si sciolgono e formano una specie di banchisa polare. Ma ai primi di giugno il passaggio dovrebbe essere consentito: una navigazione accorta e presente permette, per lo più, alle prime navi di avvicinarsi alla costa del

Labrador desolato, finché al sopraggiungere dei primi calori estivi, lo scioglimento dei ghiacci procede con rapidità maggiore e qualche volta in pochi giorni la bianca diga cristallina della banchisa svanisce come una meteora... Cosí purtroppo non accade in queste prime settimane di giugno. L'*Alice* anzi, dopo un vano tentativo di attraversare lo stretto di Belle Isle, premuta da ogni parte dalle montagne galleggianti, deve fare marcia indietro e ripararsi nella Grignet bay. Per giorni e giorni il comandate della nave, gli ufficiali e i giornalisti che vi sono a bordo, nonché i rudi marinai maremmani che pur vorrebbero dar prova di buona volontà, debbono contemplare davanti a sé a poche miglia di distanza la costa del Labrador, contemplarla ed agognarla senza raggiungerla. Le squallide montagne nevose della nuovissima terra promessa, li sottopongono a una specie di supplizio di Tantalo. Passano cosí il 13, il 14, il 15 giugno.

Il giorno 16 le notizie della nave ci dicono che forti venti di levante non cessano di spingere alla deriva enormi ghiacci galleggianti contro le coste del Labrador e che una navigazione del nostro *yacht* potrebbe diventare pericolosissima. Due piroscafi (uno di 12.000 tonnellate) sono naufragati urtando contro un *iceberg*. Altri sono stati danneggiati. Vi è fitta nebbia sulle coste settentrionali del Canadà e sullo stretto di Belle Isle.

Certa stampa internazionale già lancia per il mondo la notizia che la nostra nave è stata seriamente danneggiata, urtando contro invisibili secche marine. Per fortuna sono fantasie senza fondamento o malignità

di gente che spera nel fallimento dell'impresa italiana.

Ma è vero che non possiamo muoverci da Orbetello finché l'*Alice* non sia arrivata a destinazione. Essa costituisce la nostra stazione radiotelegrafica, il nostro centro di rifornimento di carburante, il deposito del nostro materiale di riserva ed anche la nostra casa galleggiante a Cartwright. Se sparisse l'*Alice*, l'impresa diventerebbe problematica se non impossibile: verrebbe a mancare la base di Cartwright e non resterebbe piú tempo utile per attenderne la sostituzione prima di iniziare la tappa atlantica. Cartwright è su una costa desolata, con 20 baracche di legno, una baia deserta d'inverno, che d'estate si trasforma in stazione di pesca. Non ha mezzi di comunicazione. È isolata dal mondo.

Crudele incertezza. Viviamo giorni di ansietà. Debbo cominciare a far forza sui nervi, e questo sarà il piú penoso e lungo esercizio della Crociera. Il giorno 16 mi decido ad inviare all'*Alice* un rompighiaccio che conduca a destinazione materiale e giornalisti. Fortuna volle che proprio un rompighiaccio, l'*Ungava*, si trovasse nella baia di San Giovanni di Terranova insieme con il *Senef*, la piccola nave-cisterna della Stardard Oil Company. Non c'è da scegliere. Passo l'ordine di adoperare l'*Ungava*. L'*Alice* non ha compartimenti stagni. Stazza appena 900 tonnellate. L'urto con un *iceberg* la farebbe calare a picco immediatamente. Né vi è la speranza che anche nelle settimane seguenti scompaiano le montagne galleggianti. Perdura su Belle Isle l'area di bassa pressione. Ma occorrono almeno 4 giorni prima che l'*Ungava* possa raggiungere l'*Alice* nel-

la Grignet bay. Ne occorreranno almeno altrettanti perché insieme giungano a Cartwright. Noi siamo bloccati a Orbetello. Ci alleniamo al supplizio delle attese estenuanti. Seguiamo con trepidazione la difficile manovra dello stretto di Belle Isle. L'*Ungava* raggiunge l'*Alice*. Questa scarica sul rompighiaccio tutto il carburante, il materiale di riserva, il personale della base di Labrador, i giornalisti. Ora non resta sull'*Alice* che l'equipaggio: qualunque sia la sorte che lo attende, il destino della Crociera è garantito perché l'*Ungava* non teme i ghiacci. L'*Alice* avrebbe dovuto raggiungere il Labrador non appena lo stretto di Belle Isle fosse sgombro. Accade invece questo fatto straordinario: che la piccola nave italiana, appena alleggerita del suo carico prezioso, volta arditamente la prua verso Cartwright e manovrando con eccezionale abilità passa attraverso gli *icebergs* i canali della banchisa, attraversa lo stretto ed arriva prima del rompighiaccio, prima di qualsiasi altra nave della stagione, al piccolo paese che da settimane e settimane voleva raggiungere. Mi arriva un trionfale telegramma del comandante Balilla Longo. L'imprudenza è stata grande e grande il pericolo. Ma che fare? Siamo già nel clima della Crociera, un clima di ardimento, in cui il successo tutto giustifica quando è fatto per l'onore della bandiera. Invece di un rimprovero gli radiotelegrafo un elogio. L'*Alice* ha battuto il rompighiaccio. Non appena questo arriva con gli uomini e il materiale, tiriamo un gran respiro: la base di Cartwright è a posto!

Nel frattempo come passano i giorni di Orbetello? L'indugio pesa sull'animo degli equipaggi che ogni giorno aspettano l'ordine di partire. Ma nessuno tradisce l'interna impazienza. Io sono piú che mai deciso a predisporre le condizioni di massima sicurezza del volo. Meglio un ritardo di qualche giorno che un'avventura alla cieca.

Inoltre il maltempo si è concentrato sulle Alpi. Approfittiamo del forzato indugio per le prove quotidiane dei servizi radiotelegrafici. Mi tengo in continua comunicazione con le radio-stazioni del continente europeo e dell'America. Piú di 30 stazioni in Italia, in Olanda, Inghilterra, Islanda, Groenlandia, Labrador, Canadà e Stati Uniti sono già in contatto con Orbetello.

Qualche eccezione alla severa proibizione di introdurre gli estranei nell'idroscalo è stata fatta nei giorni dell'attesa. Viene ad Orbetello il Segretario del Partito Achille Starace, insieme con i vice Segretari Adinolfi e Marpicati e il Segretario amministrativo Marinelli. Come già per la precedente Crociera, il Partito consegna la tessera ai piloti. L'intera Squadra atlantica è allineata sullo spiazzo dell'idroscalo agli ordini del colonnello Longo che dà l'attenti non appena i gerarchi del Partito, accompagnati da me e da Pellegrini, si presentano per la consegna delle tessere. Non si fanno discorsi. Presento la mia gente a Starace ed egli spiega brevemente il significato altissimo che il Partito attribuisce a questa cerimonia. L'impresa porta il nome del Decennale della Rivoluzione. Il Fascismo la iscrive tra i suoi fasti piú glo-

riosi. Ogni pilota è un messaggero alato della fede che da Roma irraggia sul mondo. Collaboreremo al progresso della civiltà e alle relazioni pacifiche tra i popoli. Missione che risponde al destino della nostra razza.

Il Segretario del Partito, che è essenzialmente un soldato, non nasconde l'intima gioia di trovarsi fra soldati. Questi giovani sono gli squadristi dell'aria. Compiranno la traversata oceanica in camicia nera. Porteranno agli italiani di oltre oceano un messaggio di fraternità e daranno esempio di alto spirito fascista.

Nella precedente Crociera Starace, che era Vice Segretario del Partito, mi portò alcuni amuleti: questa volta è arrivato con un porta-fortuna veramente regale, che non manca di utilità pratica. Si tratta di un enorme dente di cinghiale che finisce con uno spunta sigari. Noi che, come tutti gli aviatori, ci gloriamo di fare i superstiziosi senza esserlo, facciamo una gran festa al talismano. Chi crede davvero alla jettatura? Nessuno. Ma è un giuoco che diverte. E poi... non si sa mai! Il taglia sigari ci servirà. Chissà quanti sigari dovremo fumare prima di giungere in America!

A proposito di portafortuna contro la cattiva sorte, quello di Starace apre la via a molti altri. Il Quarto Raggruppamento delle Camicie Nere, che comprende quasi tutta la Milizia del Mezzogiorno, mi invia un magnifico corno di corallo, sul quale con fine lavoro di oreficeria è stato inciso il motto «Sciú, sciú, ciuvette!» Me lo faccio tradurre: «Via, via, civetta!» si intende, esso

esprime l'augurio che nessun uccello del genere si avvicini a noi durante il volo transoceanico. Senonché, o amici nostri lontani, non sarà facile incontrar civette sull'Atlantico, o in Europa, a qualche migliaio di metri di quota: è piú probabile che di civette troviamo abbondanza su terra, quando da scalatori di nuvole torneremo modesti pedoni sui marciapiedi delle città... Non importa. Il dono ci porterà fortuna. Io che non credo ai talismani, regalo l'ultimo arrivato a Longo, che lo attacca con vera compunzione al suo apparecchio.

Quanto divertono le trovate dei veri e falsi superstiziosi!

All'idroscalo vi è un piccolo campionario zoologico che va dalle due romantiche gazzelle al povero « Marco ». Quest'ultimo è un mite asinello, dall'umore capriccioso, dagli occhi umani e lenti. Qualche pilota in questi giorni ha vinto l'indugio dell'attesa, dipingendolo a strisce bianche e nere come una zebra. Marco alza ora un orecchio, ora l'altro. Non capisce bene che cosa lo aspetti. Ma è accogliente e benigno.

Vicino a Orbetello, a Montalto di Castro, sono nel loro castello il marchese e la marchesa Guglielmi, entrambi a me carissimi, che ardono dalla voglia di venirci a trovare. Ma come si fa? La consegna è uguale per tutti. Nell'idroscalo non entrano estranei. Però Guglielmi ha trovato un buon stratagemma. Sono ospiti suoi alcuni diplomatici illustri, d'America e d'Inghilterra. Un giorno ci viene appunto riferito che alcune personalità sono al cancello e chiedono di entrare. Non si può non introdurle subito e con tutti gli

onori. Entrano cosí l'Ambasciatore degli Stati Uniti, mister Long, accompagnato dal consigliere Alexander Kirk e dal capitano Frances Brady, addetto aeronautico, nonché sir Graham, con lady Graham, Ambasciatore e Ambasciatrice del Regno Unito: naturalmente dietro di loro sono i marchesi Guglielmi, che passano insieme con gli ospiti... Non posso non rallegrarmi con Guglielmi per il suo stratagemma. Tutti sono da noi festeggiatissimi. Li conduciamo sullo spiazzo dell'idroscalo dove soffia un vento da libecciata livornese che incolla gli abiti ai ginocchi delle signore e rende loro difficile il passo. In qualche momento temiamo che qualcuna prenda il volo. Ma esse sono raggianti. Gli apparecchi, già da molti giorni completamente riforniti ed allineati nella bella disposizione di volo, sono adagiati nell'acqua sino alla linea massima di immersione. Spiego agli ospiti che oltre al carburante, hanno un numeroso materiale di riserva e persino eliche metalliche di ricambio. Quegli alti personaggi non si saziano di chiederci particolari e notizie. Vorrebbero anche visitare la caserma. Ma gli avieri non sono presentabili nell'ora del lavoro. La loro uniforme da fatica è costituita da un paio di mutandine da bagno. Conduco invece gli ospiti al bar dove offriamo loro il solito *vermouth* diluito... L'Ambasciatrice e la marchesa Guglielmi hanno visto in mano di qualche ufficiale le fotografie degli apparecchi. Siamo lieti di offrirne loro qualcuna e le facciamo firmare da tutti gli Atlantici. Le signore sembrano felici. Io conosco la loro squisita bontà: particolarmente esprimo a lady Graham,

che lascerà tra qualche giorno l'Italia, il rincrescimento di quanti hanno avuto la fortuna di conoscerla in questi anni di sua permanenza nel nostro paese. Alla marchesa Guglielmi, che io so infaticabile nelle opere di bene e personalmente ho visto all'Istituto dei Ciechi di Guerra che ella presiede con cosí alto spirito di gentilezza, dico a nome degli Atlantici la nostra gratitudine per le sue parole augurali.

La breve visita si conclude e gli ospiti partono rinnovando gli auguri.

La disciplina all'idroscalo di Orbetello è molto rigida. Io però non penso affatto a mortificare i miei uomini nelle loro giovanili esuberanze. Un formalista pedante costituisce quasi sempre un pessimo pilota. Cosí lo scherzo non solo è permesso, ma incoraggiato: vogliamo vincere in letizia. I piloti si stuzzicano l'uno con l'altro: botte e risposte volano in aria come razzi. L'ottanta per cento di codeste pizzicature hanno per argomento... che cosa? Tra i venti e i trent'anni, quando si è sani e allegri, quale altro, all'infuori della donna, può essere il pensiero dominante? Cosí ad Orbetello è una continua evocazione di ombre, vere o immaginarie. Chi non ha conquistato, conquisterà. È il destino degli aviatori. Ecco che ad ingannare l'attesa snervante, una signorina che mantiene l'anonimo ma si assicura bellissima, invia all'aeroporto di Orbetello un'artistica targa di avorio con l'effigie della Madonna e con un'aquila che tiene nel rostro la bandiera italiana. La Madonnina è destinata al «pilota senza innamorata». Grande delusione. A chi si destinerà?

Molti autocandidati fanno i verginelli. Sono smascherati senza pietà. Vince la targa il capitano Cadringheri che passa per il piú degno. Egli è un valoroso aviatore. Ha fatto la Schneider del '28 e scese a Calshot col parabrise nero di fumo, miracolosamente incolume. È collega dell'altro velocista, il capitano Lippi, che alla Scuola di Alta Velocità di Desenzano ha superato i 500 Km. orari e come tale si meritò il distintivo rosso col *V*. Oggi anch'egli è felice di poterlo cambiare con l'*A* dell'aquila atlantica. I voti convergono dunque su Cadringheri. Ma è proprio certo che il capitano Cadringheri si trovi nelle condizioni precisate nella dedica della Madonnina? Egli è un robusto giovinotto della provincia di Sondrio e siamo un po' scettici sulle sue qualità di misogino. La targa era ambita anche dal mio concittadino capitano Frabetti. Ma la sua barba da moschettiere, che gli dona ora l'appellativo di Porthos ora quello di d'Artagnan, tocca il cuore di troppe ragazze per farci credere che egli sia veramente senza innamorata.

Il Ministro dell'Aviazione di Francia, Cot, m'invia il giorno 16 un cordiale messaggio: « *Se il vostro itinerario di ritorno* » dice tra l'altro «*vi permettesse di prevedere uno scalo a Parigi ovvero in qualsiasi punto delle acque francesi, noi saremmo felici di accogliere sul nostro territorio i vincitori dell'Atlantico* ».

Rispondo che il saluto dei camerati di Francia, espresso con tanta schietta simpatia, trova in noi uguale rispondenza: « *Il vostro messaggio mi ha profondamente commosso e ha commosso pure gli equipaggi della se-*

conda Crociera Atlantica. Non so quale sarà il nostro destino, ma in ogni momento e in ogni luogo, durante la nostra nuova impresa, ci sentiremo vicino ai camerati della gloriosa aviazione francese. Arrivederci, spero, a Parigi, al nostro ritorno ».

Non manca il saluto della mia città che ancora una volta vuole testimoniarmi la sua fede fascista e il suo fraterno affetto. Telegrafa il Segretario Federale, console Chierici: « *I tuoi fraterni compagni ferraresi, le Camicie nere che tu hai guidato sempre sulla via del piú duro dovere per la Patria e per il Duce, ti salutano con un grido d'amore che racchiude ogni piú alto augurio, ogni piú ferma speranza. L'anima del Fascismo guerriero, la vera anima fascista, decolla colle tue ali prodigiose per esserti compagna e guida per le misteriose vie dei cieli del mondo dove il canto ritmico dei tuoi motori dirà ai popoli attoniti della rinata potenza spirituale dell'Italia fascista e romana creata dal Duce. Ferrara ti aspetta con incrollabile certezza* ».

Sono venuti pure a trovarci gli onorevoli Diaz e Gianferrari, gli « assi » Ferrarin e Donati, l'ing. Marchetti, costruttore degli apparecchi e l'ing. Cattaneo, costruttore dei motori.

Ma i giorni passano senza che le notizie meteorologiche migliorino. Una grande bufera continua a imperversare sulle Alpi e si estende per tutta l'Europa settentrionale. Si scatenano specialmente sul versante svizzero, ogni giorno, temporali violentissimi: dense nubi tolgono ogni visibilità sul territorio germanico e nell'Alta Italia infuriano autentici cicloni con vio-

lenti grandinate, tanto che anche i servizi aerei civili sono quasi tutti i giorni sospesi. È impossibile partire. Col tempo sereno l'intiera tappa tra Orbetello e Amsterdam, che è di 1360 Km. potrebbe essere compiuta in meno di sei ore. Ma il valico delle Alpi presenta difficoltà non indifferenti per una squadra di 25 apparecchi che debbono alzarsi a quota di 4000 metri. In un primo tempo era stato progettato il passaggio sul Gottardo che sta a cavaliere di un sistema di laghi e avrebbe permesso ai nostri idrovolanti, in caso di bisogno, di arrivare da una parte o dall'altra o di scendere in uno dei minuscoli bacini prossimi ad Airolo. Il Governo svizzero però interdice il volo sopra codesta zona, che è considerata inviolabile per le vie dell'aria: dovremo quindi oltrepassare lo Spluga. Questo ci obbliga ad un tragitto piú lungo, su estese zone alpine, senza possibilità di ammaraggi. Dobbiamo avere il tempo sicuro. E il ritorno dall'America? Esso non potrebbe tardare oltre i primi di agosto, quando il tempo burrascoso incomincia a prevalere sulla rotta del nord Atlantico: ma abbiamo oltre due mesi davanti a noi.

Cosí mentre fin dal giorno 23 la base di Cartwright si può considerare pronta e già sulla spiaggia del Labrador sono stati scaricati i rifornimenti e la stazione radio dell'*Alice* è in grado di funzionare a perfezione, restiamo ancora bloccati per il maltempo del continente europeo che si è dato il turno col continente americano. L'avversa fortuna mette a dura prova la nostra pazienza per tutti i giorni che restano sino alla fine del mese.

Si può dire che quotidianamente abbiamo il conforto di una parola di incoraggiamento del Duce che mi telefona direttamente a Orbetello oppure si informa presso il mio capo di Gabinetto e ci invita a perseverare nella virtú romana per eccellenza, che è quella di restare impassibili e sereni contro i colpi del destino: la nostra fede si alimenta della sua: il giorno propizio per la partenza non può mancare.

Intanto ci teniamo in continuo allenamento fisico. Il mio mezzo preferito è la bicicletta con la quale faccio lunghi giri per il paese, e nelle campagne circostanti. Ritorno allo sport consuetudinario della adolescenza lontana. Mi segue ora questo ora quel gruppo di ufficiali che condividono con me la gioia di sgranchirsi ogni sera le gambe sul piccolo cavallo d'acciaio.

Ma vi sono giorni vuoti che pesano piú degli altri. Una domenica dopo aver ricevuto gli ultimi bollettini che ci dànno per impossibile la traversata delle Alpi, decido di recarmi in volo a Punta Ala che dista poche diecine di chilometri da Orbetello. Là si trova mia moglie con i bambini. La mia visita servirà ad alleviare l'ansiosa pena che il destino riserba alla mia, come alle altre sensibili compagne degli aviatori.

A Torre Ala, alta e isolata sul Tirreno, in mezzo alla maestosa cornice delle macchie di Maremma, giungo con Cagna e Baldini dopo dieci minuti di volo e trascorro alcune ore di pace ritempratrice. Tra l'altro ritrovo i miei fucili, un magnifico «Express» e un fucile da guerra con cannocchiale che intendo portare con

me a Reykjavik e al Labrador per adoperarli nel caso vi siano occasioni di sparare qualche colpo. Dopo colazione in una gaia scorribanda per la macchia, provo queste armi tanto care quanto infallibili. Nella piccola baia sotto gli scogli di Torre Ala è il trimotore «S. 66» con cui siamo arrivati felicemente ammarando sopra un mare tranquillo e limpido e sul quale ritorneremo verso il crepuscolo a Orbetello. È un magnifico apparecchio che ben conosco perché sopra 200 ore di volo che esso ha compiuto, almeno 100 le ha fatte con me. È lo stesso idrovolante con il quale sono andato incontro a Genova al "Premier" inglese Mac Donald per condurlo a Roma: lo stesso che ho pilotato nell'aprile scorso allorché insieme con il Duca d'Aosta e con il ministro Jung ho fatto una rapida crociera da Roma alla Libia spingendomi anche da Tripoli a Gadames. Un anno fa lo collaudai, appena uscito dal cantiere di Sesto Calende, per portare personalmente al Duce, imbarcato su una nave da guerra nel Mediterraneo, la posta, che gli sarebbe altrimenti arrivata con gran ritardo. Era il periodo delle manovre navali; ebbi modo in quell'occasione di sperimentare il nuovo idrovolante con ammaraggi in mare aperto, con un'onda alta un metro e mezzo. Il trimotore si era dimostrato all'altezza della fiducia che avevamo in lui riposta: un apparecchio veloce e sicuro. Proprio in questi giorni, dopo i voli difficili compiuti, avrebbe dovuto essere inviato a Sesto Calende per una revisione; contavo anzi di spedirvelo il giorno dopo. Non poteva darmi preoccupazione un volo da Orbetello a Torre Ala.

Invece, come spesso in aviazione, accadde proprio un incidente quando meno me lo aspettavo.

Dopo aver salutato mia moglie e i bambini scendemmo sulla spiaggia, Cagna, Baldini ed io, e ci imbarcammo senza alcuna preoccupazione. Il mare continuava ad essere calmissimo. Il sole scendeva sull'orizzonte nella gloria di un tramonto senza nubi. Era impossibile pensare un decollo piú facile. L'apparecchio infatti si staccò dall'onda velocemente. Ma a dieci metri di quota sentii, improvvisamente, che cadeva sul lato sinistro. Non riuscimmo a comprendere sul momento che cosa stava accadendo, se funzionasse male un comando o se un motore si fosse spento. Si tratta sempre in questi casi di attimi brevissimi, ma il ricordo resta impresso nella mente con una precisione straordinaria come se il tempo fosse scandito su una misura ben piú lunga. Contraggo tutti i miei muscoli nello sforzo della manovra che dovrebbe riportare l'apparecchio sul lato opposto per raddrizzarlo. Invano. Scendendo dalla parte sinistra con velocità molto superiore a quanto non si possa dire o pensare, l'apparecchio tocca l'acqua con uno scafo e con la punta estrema di un'ala e fa un fulmineo dietro front sull'acqua stessa: nel giro vorticoso uno dei grossi galleggianti, il sinistro, si sfonda. L'idro si sbanda: l'ala destra tocca l'acqua e dallo scafo sfondato, nel quale era il solo capitano Baldini, questi si butta fuori dal finestrino: egli nuota vigorosamente. Cagna ed io siamo completamente incolumi. Grido a Baldini: «Sei ferito?» Mi risponde di no. Infatti se la cava soltanto con un bagno di mare in un'ora e in un

costume insolito. Siamo a due o trecento metri dalla costa. In pochi secondi gonfiamo il battellino di gomma che è a bordo, e raggiungiamo la spiaggia. La fulminea scena si è svolta sotto gli occhi atterriti della mia famiglia.

Per fortuna l'idrovolante non appare molto danneggiato. Soltanto lo scafo sinistro dovrà essere sostituito. Nella notte stessa potrà essere tratto a riva per venire poi smontato il giorno dopo e spedito a Sesto Calende. A me preme intanto ritornare immediatamente a Orbetello perché la notte sta scendendo e non voglio far credere a una disgrazia. Baldini si fa portare una maglia e si cambia nella stessa automobile che parte subito. Quando giungiamo all'idroscalo io spero che nulla sia trapelato dell'incidente. Invece, che è che non è, è già risaputo. Mi si affollano intorno i giornalisti che mi chiedono notizie. Un incidente? Rispondo con un'allegra risata: nulla di vero. E l'apparecchio? È già partito per Sesto. Anzi ho provveduto alla compilazione di un telegramma apocrifo che dopo poco rassicura tutti i miei compagni che l'« S. 66 » è giunto regolarmente a destinazione...

La manovra della smentita è fatta per evitare ripercussioni inevitabili sull'animo delle famiglie degli Atlantici proprio alla vigilia della nostra partenza. Un incidente del genere si può verificare molto raramente, uno ogni migliaia di ore di volo. Ma non tutti sono in grado di capire, e il turbamento di qualche vecchio genitore lontano potrebbe influire sugli equipaggi di Orbetello.

Non nascondo però la notizia ai giornalisti americani: i loro quotidiani arriveranno in Italia quando noi saremo già partiti.

Ripensando alle cause che possono aver determinato lo sbandamento del trimotore nel momento delicato del decollo, ringraziamo dentro di noi la Provvidenza che ci ha miracolosamente salvati. Ora sappiamo che l'apparecchio ha sbandato sulla sinistra per la rottura del comando di un alerone. È stata certo un'imprudenza la mia di partire col trimotore proprio alla vigilia della sua revisione in officina: ma tutto sommato ho la certezza di avere salvato la vita a qualche pilota e insieme anche l'apparecchio, perché la rottura che non ha avuto per noi alcuna conseguenza, sarebbe fatalmente avvenuta in occasione del primo volo dell'apparecchio; probabilmente sulla rotta da Orbetello a Sesto Calende il giorno dopo, allorché passati i primi venti minuti di volo, l'apparecchio sarebbe stato già in quota. In una circostanza del genere la tragedia sarebbe stata quasi sicura. Si trattava dunque di una disgrazia che poteva essere considerata come una fortuna.

Il 23 giunge da Roma Emilio De Bono, Quadrumviro e Ministro delle Colonie, a cui sono legato da affetto fraterno. Caro De Bono! Oggi la barba fine di seta che dà al suo viso un accento così arguto, trema un poco di emozione. Ma al primo motto di spirito inquarta e risponde con brio indiavolato: nessuno lo batte in questa scherma. Così gettiamo dietro le spalle l'umor malinconico per la nostra lunga attesa. Gli fac-

ciamo molta festa. Dice che il Duce segue con vivo interesse l'audace impresa del Decennale, che assicurerà all'aviazione italiana una gloria mai raggiunta o sperata da qualsiasi popolo. Sento nell'abbraccio di De Bono il palpito fermo del suo vecchio cuore: non trema piú: e il mio non trema!

Desidero che De Bono assista a una prova generale della manovra di partenza degli apparecchi affinché egli, vecchio soldato, abbia un'idea della disciplina alla quale sono allenati i nostri uomini. Una tromba suona l'adunata al campo. L'ordine di imbarco viene comunicato agli equipaggi che si riuniscono in un lampo sullo spiazzo dell'idroscalo. Io stesso salgo insieme con De Bono sul mio apparecchio mentre le acque del lago sono solcate dalle veloci imbarcazioni che trasportano i 115 uomini della Crociera ai loro rispettivi idrovolanti. Passo con la radio di bordo l'ordine di mettere i motori in moto: e dopo pochi istanti le eliche dei 50 motori girano mentre il cielo si riempie di rombo. In tredici minuti dal momento in cui ha suonato il segnale dell'adunata, tutto sarebbe già pronto per la partenza. Sempre con la radio di bordo ordino di spegnere i motori e di scendere a terra. Nessuno quanto De Bono può comprendere la precisione e l'eleganza di questa manovra compiuta in un idroscalo vastissimo, dove gli equipaggi sono distribuiti su grandi distanze. De Bono è entusiasta. Vedo i suoi occhi risplendere di emozione. Mi dice:

— Che bel comando hai tu! Ora comprendo...

Infatti De Bono tra gli amici miei era stato forse

il più accanito nel tentativo di dissuadermi da questa seconda impresa atlantica, che il suo affetto paterno interpretava come una sfida al destino, per me molto pericolosa. La giornata trascorsa con noi all'idroscalo di Orbetello lo ha completamente convinto della bontà delle ragioni che io adducevo, allorché mi domandava che cosa cercassi di ottenere al di là di quanto avevo raggiunto con la Crociera del Brasile. « Cerco » dicevo allora « di servire sempre meglio e più efficacemente la causa dell'Arma aerea... » Ora De Bono soggiunge, ricordando quelle nostre lontane discussioni: « Avevi ragione... ».

Ma la più alta soddisfazione morale mi proviene come sempre dal Duce che sente tutto, comprende tutto e prevede tutto. Egli è lo spirito animatore, invisibile e onnipresente. Segue tutto il nostro sforzo e intuisce anche la nostra ansietà. Ha verso di me una commovente squisitezza d'affetto. Alla vigilia di un Consiglio dei Ministri che si tiene in quell'ultimo scorcio di giugno, avendogli chiesto se il mio intervento è necessario, risponde di restare tranquillamente ad Orbetello perché nulla è per me più importante della assistenza materiale e morale alla mia squadra. Non passa giorno che gli Atlantici non avvertano la sua grande premura di Capo.

Purtroppo il tempo continua a peggiorare sulle Alpi. Ancora scrosci temporaleschi, abbassamento della temperatura e depressione costante.

La sera del 28 pare che il cielo si decida finalmente a mutare in meglio. Nell'ipotesi che il transito delle

Alpi sia libero predispongo per l'alba del 29 la sveglia della partenza. Alle 4 precise i miei uomini sono già sul piazzale dell'idroscalo e si imbarcano. Prima di partire attendiamo la conferma del miglioramento meteorologico sulle Alpi, dove gli sbalzi bruschi sono piú frequenti. Purtroppo il bollettino che mi viene recapitato alle 5.15 è nettamente negativo. La nebbia copre tutta la catena alpina, gran parte della valle padana e del territorio svizzero. Non resta che dare il contrordine. Gli equipaggi che hanno passato 25 minuti di attesa febbrile sbarcano dagli apparecchi e riprendono il sonno interrotto.

Questa avversità persistente mi induce a prendere in considerazione il progetto di passare sul territorio francese seguendo il Canal du Midi, la Loire e di proseguire direttamente sino all'Irlanda. Da Parigi, dove il nostro progetto è stato comunicato telegraficamente, si risponde che le autorità francesi sono a nostra disposizione. Il Ministero dell'Aria ha dato ordine anzi al distaccamento dell'aviazione di Bordeaux di tener pronto un gruppo di aeroplani che possa incontrare la squadra dei nostri 25 apparecchi lungo la costa del Mediterraneo per scortarci nel volo sopra il territorio francese.

Ma prima di abbandonare il progetto di traversata in volo delle Alpi che costituisce, per una cosí ingente massa di apparecchi, una grande novità aviatoria, decido di attendere 5 giorni. Se alla fine di questo periodo le condizioni meteorologiche della zona alpina si mantenessero avverse, sceglieremo senz'altro la rotta di Bordeaux.

Cosí passano gli ultimi giorni di giugno. Un invito a pazientare ancora mi giunge dall'America. Il maggiore Reed Laudis presidente dell'Illinois Aero Club, mi scongiura di non precipitare la partenza. Altrettanto hanno fatto e fanno gli aviatori canadesi...

Non tutti gli stranieri però sono cosí cavallereschi. Ci viene trasmesso un giornale umoristico d'oltr'alpe nel quale figura una grande caricatura con ragazze americane che ci vengono incontro sull'Atlantico sopra barchettine di carta. Esse dovrebbero traversare l'oceano piú velocemente di noi. In un altro giornale sono rappresentate folle di poveri diavoli che aspettano sul versante atlantico gli apparecchi italiani: aspettano da tanto tempo che crescono loro i funghi sui piedi... Non per questo ci impazientiremo. Le ragazze americane le andranno a trovare e a confortare tra non molto i miei ragazzi e quanto ai funghi, essi sono forse la riproduzione di quelli che crescono sul cervello del disegnatore. Prendiamo tutto con santa giovanile giocondità.

Intanto Mussolini approva il mio progetto di deviare la rotta nel caso che il tempo non migliori entro 5 giorni: e la sua parola, come sempre, è rasserenatrice.

Nella notte fra il 30 giugno e il 1° luglio i bollettini parlano chiaro, finalmente! La via delle Alpi è sgombrata e per tutta l'Europa Centrale il tempo promette bene. L'ora propizia per iniziare il gran volo è dunque arrivata.

Capitolo IV

LA PRIMA TAPPA ATTRAVERSO LE ALPI

Nella sera tra il 30 giugno e il 1º luglio ordino agli equipaggi di ritirarsi presto a dormire, questa notte debbono immagazzinare energia. Verso le 22 faccio il mio solito giro in bicicletta fino alla diga, in compagnia di due o tre Atlantici. Non mi serve soltanto per fare un po' di movimento. Attraverso il paese e faccio tappa qua e là per invitare bruscamente gli ufficiali che indugiano ad affrettare gli addii agli orbetellani e ad andare a letto.

Quando son ben sicuro che tutti i miei compagni riposano sono tranquillo. Ora debbo vegliare io. La sveglia è fissata per le 4.15. Non vi sarà molto da attendere. D'altra parte il lavoro non manca. Vi sono gli ultimi bollettini, qualche particolare da definire. La mia valigia di volo è fatta da un pezzo. Le ore scorrono veloci. Così passa la notte senza che io chiuda occhio.

Alla sveglia sono il primo a giungere sul piazzale.

Mattino del primo luglio. Un'alba mediterranea che si fa strada tra le cortine azzurre del cielo strappandole velocemente con raggi aguzzi come spade. Dall'indaco chiaro che traspare da oriente in un mistero di presepio, la luce prende toni d'acqua marina,

poi di verde smeraldo, poi di rosa carne. È l'ora mistica del mattutino quando dai chiostri misteriosi, voci angelicate salutano la stella del mare; l'ora dei sogni divinatori; l'ora in cui i bambini parlano con gli angeli: per noi un'alba da terra promessa, piena di un lontano scampanío di festa: i colori del cielo prendono sempre più la maestà della porpora: il cuore si dilata in un respiro di grandezza.

Le acque del lago, mentre gli equipaggi si radunano sullo spiazzo dell'idroscalo, incominciano a riflettere il giuoco delle luci antelucane.

Musicalmente dolci e pesanti, le onde urtano a ritmo contro il parapetto della riva. Salgono con una lusinga invitante su per lo scivolo al barbaglío delle lampade. Ripiombano nel buio. Già le barche fanno la spola fra gli apparecchi e le scalette d'imbarco.

Leggo gli ultimi bollettini: discreti. Si dispongono gli equipaggi per il saluto alla bandiera: poi a bordo e in aria, verso il Nord!

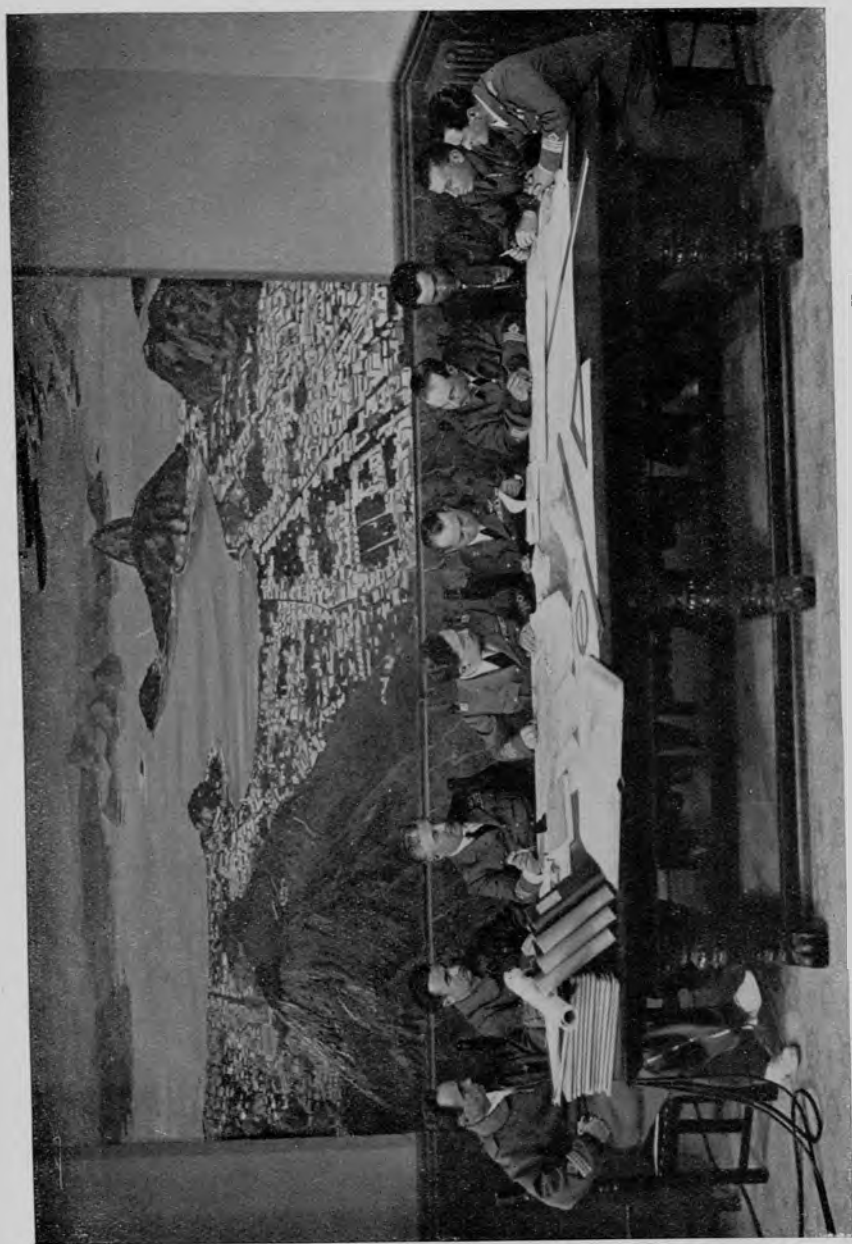
I 115 uomini della Crociera si radunano sotto l'alto pennone che domina il lago, gli hangars, le verdi aiuole di Orbetello: il piccolo-grande mondo che ci ha tenuti prigionieri per 20 giorni. I pescatori di Orbetello, di Santo Stefano, di Porto Ercole, dormono con un occhio solo in questi giorni: hanno sentito rumore di partenza e già popolano, ombre nell'ombra, le creste delle colline e i pendii oscuri dell'Argentario. La toilette di volo è semplice. Indossiamo la combinazione Marus, in due pezzi, che ci fa rassomigliare un poco a palombari. Ma la novità è questa: che voleremo con la sola combina-

zione. Prima di partire ciascuno appende pantaloni e giubba ad una gruccia che è attaccata dentro uno scafo. Cosí che quando arriveremo non occorrerà perdere molto tempo per presentarsi alle folle che ci attendono: e la nostra divisa bianca sarà pulita.

Oggi però, in previsione del transvolo delle Alpi e della quota di quattromila metri che sarà necessario raggiungere, abbiamo rinforzato il nostro equipaggiamento con un pellicciotto entro il giubbettino della combinazione. Il caffè caldo nei termos e un cestino di frutta fresca faranno il resto.

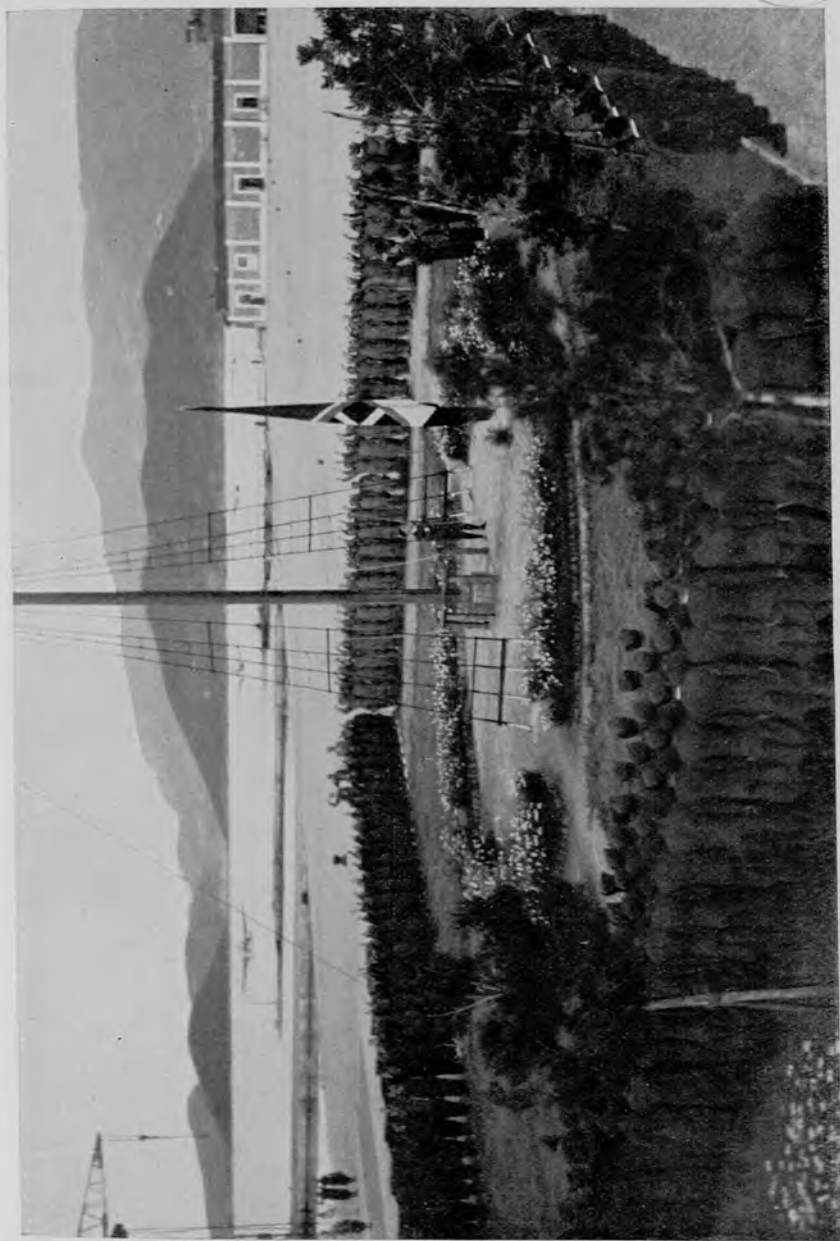
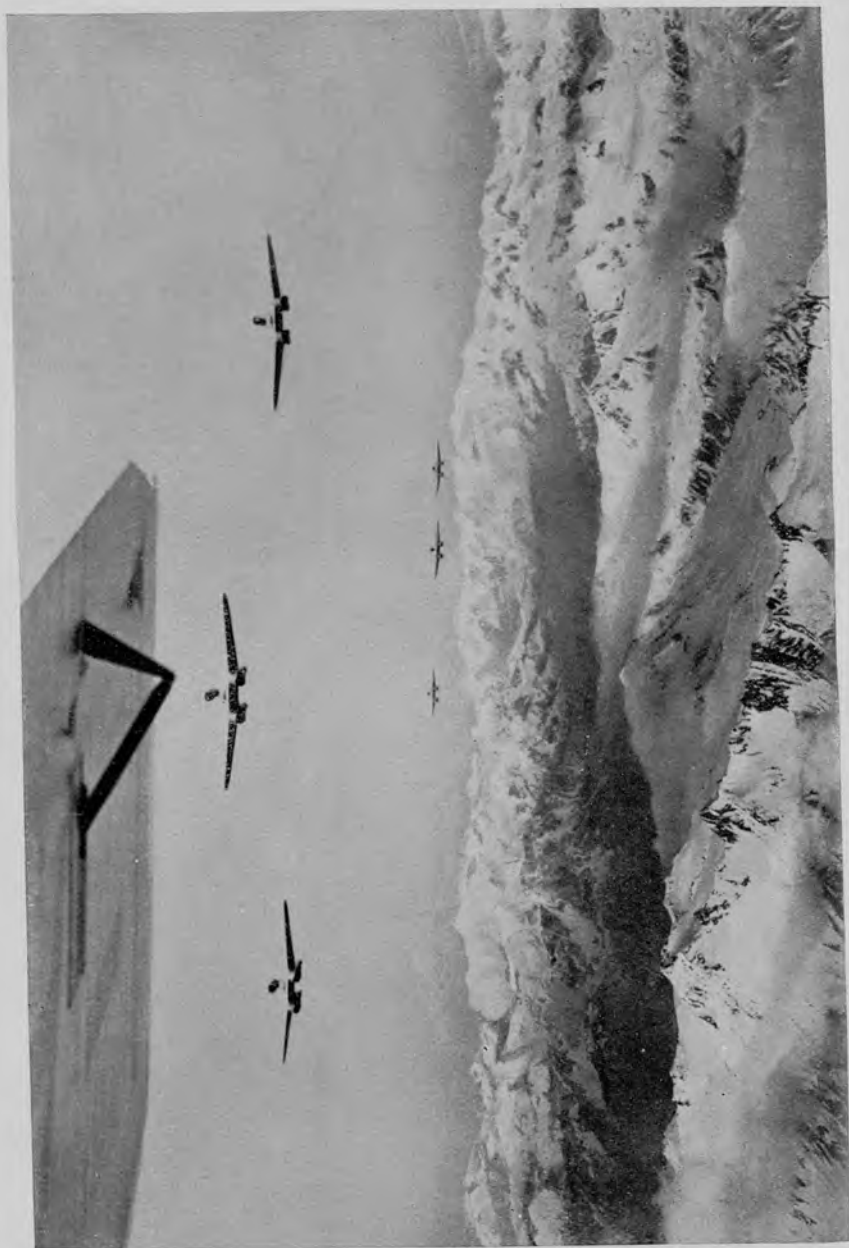
La cerimonia dell'alza bandiera di solito è semplicissima. Ma nelle grandi occasioni, alla vigilia di ogni grande impresa aerea è stata da me resa particolarmente solenne. Cosí ha qualche cosa di affascinante. È l'addio ideale alla Patria in cui si riassume la nostra fede di soldati, l'addio alla piú grande famiglia, in cui si assommano affetti, ricordi, speranze, gente lontana e vicina. In quel saluto chi affronta l'incerto destino dei cieli e parte, forse, per non piú ritornare, condensa veramente l'anima sua. Ognuno mentalmente ripete la volontà di vincere ed offre la vita alla Patria. Nel religioso raccoglimento il cuore tempesta nel petto. Le forze si centuplicano. Aleggia invisibile lo spirito dei lontani, di chi passò, di chi verrà... Viatico dei forti.

Anche l'ora dell'alza bandiera è anticipata in occasione dei grandi voli. Avviene di solito al primo raggio di sole. Stamane da oriente non filtra che una striscia antelucana meno azzurra del chiuso azzurro notturno. « *Dolce color d'oriental zaffiro* » — o padre Dante!

1. **Sul lago di Orbetello.**

2. Una riunione dello Stato Maggiore della Crociera a Orbetello.

3. La Centuria alata.

«Sotto il cielo azzurro della Patria ripetiamo ancora una volta il giuramento di essere degni soldati del Re Vittorioso, nell'atmosfera di romana grandezza creata dal Duce all'Italia.»

4. Il generale Balbo assume a Orbetello il Comando della squadra e pronuncia l'ordine del giorno. Gli equipaggi rispondono con un grido solo «A noi!»

5. ORBETELLO - L'alzabandiera alla mattina della partenza.

6. In volo sulle Alpi.

6. In volo sulle Alpi.

7. L'arrivo della squadra ad Amsterdam.

8. Gli apparecchi giungono a Reykjavik (Islanda)

Ecco in una lunga linea diritta, gli equipaggi della Crociera. Nessuno è fuori dei ranghi, adesso. Sono in fila anch'io, a uno dei capi della centuria schierata. Vicino a me Pellegrini, poi Biondi, Longo, Cagna, Pezzani, e tutti i piloti: 2 tenenti colonnelli, 1 maggiore, 33 capitani, 11 tenenti, 2 marescialli, 34 sergenti, 22 primi avieri, oltre agli specializzati che scenderanno alle prime tappe. Un alto silenzio incombe. Rigidi sull'attenti. La bandiera sale a uno squillo di tromba, lenta lenta su per l'alto pennone. I colori fiammeggiano accarezzati dal vento. Sembra arrivi al cielo. I nostri occhi sono puntati lassú verso quella fiamma che porta in alto le anime nostre. I 115 salutano romanamente. Un minuto di religioso raccoglimento: un alto squillo di tromba. Impartisco l'ordine «rompete le righe». Rispondono gli equipaggi con un urlo: «Viva il Re».

Piloti, motoristi, radiotelegrafisti, tutti si precipitano sulle imbarcazioni che li conducono ai rispettivi apparecchi.

Aspetto sull'estremo limite della banchina che l'ultimo, il Capitano Baldini, si sia imbarcato. Sono le 4.10 (1). Nessuno della mia famiglia ho voluto vicino a me in questo momento: fino a ieri è stato a Orbetello mio fratello Edmondo: si è lasciato persuadere che la partenza era rimandata ed è partito proprio alla vigilia del giorno che avevo atteso con tanta ansia. Anche mia moglie di nulla sospetta. Anzi questa è stata forse la sola notte che ha passato immersa in un sonno profon-

(1) Durante il volo tutte le ore sono riportate non all'ora locale ma al tempo medio di Greenwich.

do. Le ho fatto sapere ieri che oggi sicuramente non partivo, che mi aspettasse a colazione a mezzogiorno perché sarei andato a trovarla. Il distacco dai propri cari è sempre penoso. Meglio che essi conoscano l'arrivo prima ancora della partenza di ogni tappa. Ai pochi astanti, ufficiali, giornalisti, personale dell'idroscalo, fotografi, avieri, lancio un alalà alla Patria, al Re, al Duce, cui il piccolo coro risponde, commosso, mentre il motoscafo s'allontana e mi trasporta a bordo. Per quanto l'ora sia solenne e siano presenti le enormi responsabilità che incombono, sono straordinariamente sereno e tranquillo. Mai ho sentito come adesso la certezza della vittoria. Una fredda calma mi assiste. Rinvieremo a piú tardi ogni emozione.

Presto i motori dell'apparecchio sono in moto. Segue immediatamente l'urlo lacerante degli altri tutti. I grossi idrovolanti girano sui gavitelli. Gli ormeggi li tengono per breve tempo legati in mezzo al circolo delle acque spumeggianti. Poi vanno a disporsi contro vento sulla direzione del decollaggio. Le eliche mordono l'aria con un fischio rabbioso. Lancio per il primo il mio apparecchio che scatta a corsa vertiginosa sul filo dell'acqua. Uno stacco. Un cuscino soffice d'aria. Siamo in volo. Ore 4.37. Due giri amplissimi sul lago ad attendere i decolli degli altri. Ecco, di là dal monte Argentario, la riga turchina del mare e la costa tirrenica orlata da una bianca trina di spume. Sotto di noi squadriglia per squadriglia decollano a triangolo tutti i rimanenti apparecchi. L'ultimo idrovolante lascia lo specchio d'acqua di Orbetello alle ore 5 precise.

Io prendo la testa della formazione. Alla mia destra è l'apparecchio del capitano Biseo, alla mia sinistra quello del capitano Questa: squadriglia della stella nera. Dietro di noi a 100 metri di distanza è la squadriglia di Pellegrini, Miglia e Borghetti: dischi neri. Seguono le altre due squadriglie di Nannini e Baldini: stelle e dischi rossi. Piú indietro, nello stesso ordine, gli apparecchi del secondo stormo: stelle e dischi bianchi e verdi. Chiude la formazione la squadriglia del colonnello Longo, ultimo triangolino bianco sul cielo.

Navigo sulla costa in direzione di Piombino. Qualche vela bianca cerca il largo. Sulla costa l'aspra macchia di Maremma.

Il volo dei 25 apparecchi procede, come era stato stabilito, con quota leggermente a salire tra squadriglia e squadriglia. Cosí con un colpo d'occhio posso dominare tutta la formazione. Chiedo per radio se tutto procede in ordine. Sí: ciascuno al suo posto. *All right*, mi si risponde. Un po' d'anglo-americano non stona. Cagna sorride. Il collegamento radiotelegrafico funziona a meraviglia. Trasmetto a Roma di mezz'ora in mezz'ora, notizie del proseguimento regolare della squadra verso la mèta.

A qualche diecina di chilometri da Orbetello, prima della penisola di Piombino, piatta striscia di terra tra due gobbe, la piccola roccia sporgente di Punta Ala. Certo a quest'ora i miei bimbi abbandonano nel sonno la testa bionda sul guanciale.

Ormai il sole è padrone assoluto del cielo e del mare. I suoi raggi colpiscono di sghimbescio l'isola della Gor-

gona, selvaggio grumo di roccie che lasciamo a 6 miglia sulla nostra sinistra. Verso le bocche d'Arno, è la Villa del Re. Invio il seguente messaggio: «*Passando al traverso di San Rossore gli equipaggi della seconda squadra aerea atlantica elevano il loro pensiero fino alla Vostra Maestà gridando tra il rombo dei motori: Viva il Re!*»

Da Orbetello a Genova sono 293 chilometri, che la squadra compie in un'ora e venti minuti. La rotta taglia esattamente la città che ci appare nella gloria mattutina del sole, come uno scenario da semidii. Spalancata sul semicerchio dei colli scende verso il mare, suo dominio millenario. Fasci d'ombra delle valli in alto: bianco accecante delle case in basso. Il porto è una selva di alberi, di ciminiere, di gru. Pennacchi di fumo salgono a incontrare, sempre piú trasparenti, i fiocchi delle nuvole. Noi prendiamo quota verso la curva linea dei Giovi, mentre la città si sveglia al frastuono fragoroso dei nostri 50 motori e le piazze e le strade formicolano di gente. La regina del Mediterraneo, che ci accolse al ritorno della precedente Crociera in un tripudio sfolgorante, ci dà oggi un saluto pieno di grandezza. Il mare sembra un velo di raso. Il sole accende sui vetri barbaglíi di festa. Pensiamo alle acque grigie del Nord su cui sta per avventarsi la nostra squadra. Addio dolce Tirreno: la tua lusinga non può trattenerci.

Sono circa le 6. Sapremo poi dai giornali in America che in questo momento il Santo Padre apprendeva a Roma la nostra partenza ed esclamava: « Essi partono per una missione di pace. Possa Iddio benedire i loro

sforzi ed assisterli durante il volo che si può solo risolvere in un beneficio per l'umanità ».

Sí, Iddio benedice l'Italia. Noi lo sentiamo.

Sorvoliamo i Giovi che hanno l'aspetto primaverile: sotto ghiaiosi torrenti. Ecco, quasi subito, il nastro maestoso del Po. Tagliamo la feconda pianura lombarda, gonfia di messi mature, che chiazzano di macchie gialle il paesaggio. Puntiamo su Chiavenna all'estrema punta del Lago di Como. Ma poco di là del Ticino si profila lontana in un trionfo d'oro, inondata di sole, la grande, la bella, la superba Milano. Penso di lanciare un messaggio di saluto. A chi l'indirizzerò? Nessuno mi pare piú degno delle maestranze operaie che hanno costruito con perizia ed amore le nostre macchine alate. Cosí invio per radio un saluto al camerata on. Capoferri che presiede i Sindacati Industriali della Provincia. Le parole volano sui fili invisibili incontro a quelle anime semplici...

Ormai il confine italo-svizzero è vicino. Gli apparecchi prendono quota gradualmente.

Davanti a noi si squaderna tutta la catena delle Alpi. Immense piramidi salgono al cielo, dapprima quasi diafane, poi sempre piú massicce e rugose. La montagna ci svela l'ossatura di roccia, i profondi crepacci, gli scoscesi ghiaieti, le ferite che le acque hanno fatto sui suoi fianchi, le piccole oasi d'ombra delle spesse foreste, e, qua e là, le tappezzerie variopinte delle zone coltivate, dove l'uomo, vincendo la ripida costa, è riuscito a seminare il suo grano ed il suo mais, a stendere i verdi pascoli per gli armenti, a fare inerpicare la vigna.

Più in alto! Dobbiamo raggiungere forse i 4000 metri. Da una parte i ghiacci splendenti, i blocchi di quarzo luminoso, la maestà candida del Bernina: dall'altra le montagne della valle Levantina, della Val Moggia, della Val Toce sino alle quattro punte immacolate del Monte Rosa i cui fianchi augusti si allargano smisuratamente sino ai limiti della pianura: poi altre cime minori: il Mottarone, quasi a picco sul Lago Maggiore: e contro di lui, sulla riva orientale del Lago di Como, la cima seghettata del Resegone.

L'atmosfera è di cristallo. Il cielo è sgombro: un'immensa cavità azzurra su cui è dolce affondare. Le casette in basso si fanno sempre piú piccole. I paesini sembrano mucchi di ghiaia. Qualche nastro di strada conduce verso le cime una bianca spirale. Oltre i duemila metri cessano gli ultimi abeti, le cui pattuglie avanzate sul fianco del monte, hanno l'aria di spaurite avanguardie. Ecco la nuda roccia, chiazzata di lichene, o rossa, o grigia o verdastra. Gli apparecchi procedono in lenta cabrata, con un'ascesa cosí regolare che sarebbe impossibile giudicare l'altezza a cui ci troviamo, se l'altimetro non continuasse a salire senza interruzione.

Mentre sorvoliamo lo Spluga lancio per radio al Duce il nostro saluto: « Sorvolando i confini della Patria rinata a dignità e fierezza per l'opera Vostra, o Duce, gli aviatori della seconda squadra atlantica Vi salutano con la promessa di compiere sino in fondo il loro dovere di soldati e di fascisti ».

Sono esattamente le 7.26.

Le Alpi sono rimaste candide e sgombre fino allo

Spluga. Ma sopra il giogo aspro e strapiombante compaiono le prime nuvole. È un mare grigio-argento che si distacca verso Malan e copre tutta la vallata che porta al Lago di Costanza. Proprio mentre scavalchiamo lo Spluga a 3200 metri di quota, mi accorgo che le nuvole che ci attendono arrivano a 3300-3400 metri. Che fare? Mi conviene passare sopra o sotto quella muraglia? Preferisco, dopo una rapida meditazione, passare sopra le nubi piuttosto che correre l'alea di trovare le valli sbarrate dalle nubi ed essere obbligato ad un volo alla cieca pericolosissimo in questa zona di alti picchi. Ricordo la sventura del « BR » che si è perduto due anni fa sulle Alpi presso il confine francese. Tra un biancheggiare di cime che, or sí or no, affiorano dal mare lattiginoso, noi saliamo, saliamo... Il freddo si fa piú intenso. Presto non scorgiamo piú nulla. Siamo sui 4000 metri. La navigazione procede ora alla bussola in direzione di Zurigo. L'effetto è strano e suggestivo. Sopra le nostre teste il cielo è di un azzurro incantato. Sotto di noi le nuvole si sovrappongono senza fine. Finalmente vediamo Zurigo sulla nostra destra, qualche lampo del suo lago celeste tra le alte montagne, la città in fondo all'imbuto del lago. Siamo fuori del banco pericoloso delle alte vette. Ma come potrò mai dimenticare questo passaggio delle Alpi con 25 grossi idrovolanti che si cercano il valico verso i mari del Nord scavalcando una prima barriera di 4000 metri? Mai si cancellerà dalla mia mente un occhio azzurro di lago, un gioiello incastonato tra i picchi dell'Engadina in fondo a vallate verdissime, le acque tremule di Silvaplana che in uno strappo

di nuvole sotto lo Spluga mi hanno dato l'ultima visione degli incanti alpini... Guardo la formazione. Tutti gli apparecchi mi seguono. Presso Zurigo, un aeroplano svizzero in faticosa picchiata ci passa vicino per salutarci. I nostri apparecchi sono talmente veloci che difficilmente potrebbe raggiungerci. Siamo molto grati ai nostri amici svizzeri. Ma lo saremmo stati di piú se ci avessero dato il permesso di seguire la rotta del Gottardo. Poche ore fa, mentre eravamo sopra il Lago di Como ho visto che la rotta Ticino-Gottardo era chiara e sgombra. Perché farci tante difficoltà e alla fine negarci il transito del Gottardo? Non era questa l'occasione migliore per dimostrarci che apprezzavano l'impresa organizzata e usata per il progresso aeronautico di tutto il mondo dai camerati italiani dell'aria? Gli svizzeri potevano pensare che volessimo fare dello spionaggio sul Gottardo?! Abbiamo ben altri pensieri in testa! Ma intanto il nostro viaggio sarebbe stato piú corto e piú facile: né saremmo stati costretti a fare una deviazione faticosa.

Compare all'orizzonte, piú largo e maestoso, il letto del Reno, il gran fiume della leggenda e della poesia, che divide ed unisce tanti popoli europei. Esso sarà ormai la nostra guida sicura sino alla mèta della prima tappa, Amsterdam.

Il terreno intorno è gentilmente ondulato: l'opera dell'uomo è visibile nella varietà delle culture che lo ammantano delle tinte piú diverse. A Basilea scendo sino a 1500 metri, perché il freddo dei 4000 ci fa battere i denti e dal finestrino laterale entra un'aria ta-

gliente e pungente. Sorvoliamo poco piú a nord di Basilea, il triplice confine della Svizzera, della Francia e della Germania, che fu nel '914 e durante cinque anni consecutivi, un aspro nodo di guerra. Sono le 8.24.

Da Basilea a Strasburgo — che sorvoliamo alle 8.55 — il volo si svolge in terra francese sulla riva sinistra del Reno. Il Reno è straordinariamente gonfio. Il maltempo che ha imperversato da dieci giorni in tutta l'Europa centrale, con burrasche e diluvi d'acque, ha incollerito e inturgidito la corrente del gran fiume.

Intanto dopo 220 km. — un'ora, circa, di volo — incomincia un ballo noiosissimo. Nella vallata del fiume si ingolfano prepotenti e contrastanti battaglie di vento, che mettono a dura prova le nostre braccia e la nostra pazienza. È una dura fatica fisica mantenere in linea apparecchi cosí grossi e cosí veloci. E alla fine anche l'umore ne risente. I nervi si spossano. Cerchiamo qualche distrazione guardando in basso i paesi che si succedono. Ci alterniamo al comando con una certa frequenza. Scendiamo a 800, a 700 e persino a 300 metri. Il ballo, gli strappi bruschi, la lotta dei muscoli sui comandi dura, si può dire, per tutto il lungo percorso da Basilea ad Amsterdam. Per fortuna il paesaggio diventa sempre piú interessante.

Da Karlsruhe fino a Magonza, attraverso l'estrema punta del Baden, il Palatinato e l'Hesse, la nostra rotta ci conduce sopra una delle zone piú industriali del mondo. Immense fabbriche, grandi come paesi, si susseguono. Le città hanno un aspetto oscuro che dà loro un maggior tono gotico, l'accento della patria teuto-

nica. Lasciamo alle spalle la massa marmorea del Duomo di Magonza che domina con le sue torri traforate, come un merletto, la città che rimane accoccolata ai suoi piedi. Ecco le deliziose colline del Taunus Range del Hunsruk e il nastro tortuoso della Mosella che viene a congiungersi al Reno presso Coblenza.

Poco dopo il ponte di Isingen, il fiume, ramificandosi, forma un labirinto di isole verdi, molte delle quali sono dominate da un turrito castello. Da una parte e dall'altra del Reno, sui colli che si alzano a scalinata, sono verdi pergolati di vite. Qui incomincia la zona piú temperata della terra tedesca, la regione benedetta dal sole piú mite, qui nell'autunno si indorano i grappoli biondi che producono il vino di cui i tedeschi sono tanto orgogliosi, gloria e nettare dei nordici banchetti, bionda bevanda degli Dei del Walhalla. Tra queste isole, lungo l'impetuosa corrente, i poeti videro sciogliersi le chiome bionde di Loreley; qui forse in qualche angolo remoto sta sepolto l'oro dei Nibelungi. Pochi paesi come questo radunano tanta storia e tanta poesia.

Ma noi affrettiamo il nostro volo alla bella velocità di 230 km. all'ora. Pensiamo anche che queste acque sono incassate troppo profondamente per tranquillizzarci in caso di forzato ammaraggio. Per fortuna tutte le segnalazioni che mi sono pervenute e mi pervengono durante il volo, mi assicurano che ogni apparecchio procede regolarmente sulla rotta stabilita.

Nel suo letto ridente, il Reno volge verso occidente in direzione di Colonia. Intravediamo gli archi maestosi

dei ponti che cavalcano le acque azzurre, sulle quali tanta storia si riflesse e sparì. Salutiamo la grande cattedrale, le cui guglie traforano il cielo, fede tradotta in pietra, slancio di mistiche anime medioevali verso il Dio severo della gente tedesca. La città non potrebbe essere più germanica. I tetti sono a spiovenza ripida, sembrano toccare il selciato. Alti comignoli. Il colore delle case è grigio scuro.

Ma, subito dopo la città, il paese non potrebbe essere più ridente. Un reticolato di canali partono ed arrivano nel fiume, per la bella campagna verde su cui si allineano le vigne. Peccato che non possiamo gustare la meraviglia del paesaggio, rinfrescare i nostri ricordi, risalire dietro le lusinghe della fantasia con l'agio che un volo tranquillo ci consentirebbe. Ancora e sempre, perdura il ballo degli apparecchi.

Ecco Düsseldorf con una corona di pittoreschi villaggi sul semicerchio delle colline che cingono la città. Il fiume fa una doppia ansa sulla sinistra dell'abitato, poi improvvisamente si inselva, tra ciminiere di fabbriche, presso i sobborghi della città e fiancheggia quest'ultima per la sua lunghezza, lasciandosi cavalcare da ponti arditi. Sotto di noi è, ancora una volta, il panorama dei tetti a punta di cuspidi gotiche, di aghi sottili dei campanili. A nord è il campo di aviazione tutto verde, contrassegnato da una bianca immagine di aeroplano.

Subito dopo la città ci spingiamo sulla sinistra del Reno: lo tagliamo un'ultima volta dove si divide nei due grandi rami che lo conducono alla foce, il Neder-

rhin ed il Waal, poi decisamente lo abbandoniamo per puntare verso lo Zuider Zee che spalanca davanti a noi il suo immenso golfo dai colori lacustri. Ecco il paesaggio olandese, geometria di acque e di prati, canali gonfi limacciosi che sembrano di cristallo fra campi coltivati e giardini minuscoli; le fattorie cintate a graticci e siepi di legno, come giocattoli, con verande e balconi; qua e là mandrie di bovini. Terra laboriosa e linda, dove sono le tue fanciulle color rosa e latte, con la cuffietta bianca a punta, sugli occhi chiari come le tue lagune? Forse volgono in su il viso tondo, incarnato di mela fresca e sorridono. Mulini a vento salutano il nostro passaggio battendo l'aria con le gran pale a ruota. Vaporetti vanno e vengono indaffaratissimi.

Sfilano alcune graziose cittadine in cui prevale il bianco e nero delle case e dei tetti; Naarden, Veesp, Muiden. Alla nostra destra è la distesa grigio-verde dello Zuider Zee: alla sinistra le lagune dell'Utrecht.

Più che vedere indovino la vasta distesa di Amsterdam. Infatti una densa foschía è sopraggiunta a coprire l'ultimo tratto dell'Olanda, tra la laguna e il mare e ci ostacola la visibilità. Ogni tanto un raggio di sole. Ecco la grande metropoli, la nostra prima mèta. Guardo il cronometro: sono le 11.33.

L'intera squadra mi segue in una formazione perfetta nel saluto alla città, che compiamo facendo una evoluzione circolare su di essa. Amsterdam mi ricorda molto Venezia, non soltanto per le immense lagune che la circondano, ma per gli innumerevoli canali su cui le case si specchiano, per le belle piazze da cui salgono a stor-

mi i colombi, per la bizzarra disposizione dei ponti, per il colore stesso del cielo che la sovrasta.

Città paziente, città laboriosa, città saggia, città di orologiai e di filosofi, di navigatori e di poeti, nobile, ricca, regina delle acque basse...

Come uno stormo compatto di gru, tagliamo diritti sorvolando il dedalo dei laghi, delle lagune e delle dighe, unico al mondo. Una fitta rete ferroviaria lega, l'una con l'altra, le cittadine industriose del North Holland, di cui Amsterdam è la capitale. Ovunque sono i segni dell'opera tenace dell'uomo per dominare e regolare da secoli e secoli le acque. Queste, di fronte alla città, costituiscono lunghe insenature: una bizzarra geografia di *fjords* lacustri, di vaste sacche marine, di canali che si trasformano in fiumi, di fiumi che si dilatano in lagune. E tra acqua ed acqua, ecco mostrarsi e sparire i deliziosi paesetti dall'aspetto fiabesco, tutti intersecati di parchi e giardini, coi lunghi comignoli che sembrano piú alti delle case. Indoviniamo il lungo scampanio festoso che si dilata per il cielo, l'aria di festa a cui il nostro volo aggiunge una nota straordinaria. Il rombo dei motori paralizza per un istante la circolazione. Migliaia e migliaia di visi sono rivolti quassú, sul cielo, dove il tricolore italiano dei nostri timoni brilla, tra le nuvole ormai in fuga, audacemente al sole. Il tempo, infatti, si sta facendo sempre migliore. Questo momento di sereno durante l'ammaraggio ci ripaga delle lunghe e spossanti ore di vento e di ballo che abbiamo passato sopra il territorio germanico.

Volando a duecento metri vediamo la gente correre ed affollarsi per le strade, riempire compatta le piazze ed i ponti, infittirsi sui tetti della città. Sapremo poi piú tardi come gli olandesi siano lusingati per la scelta di Amsterdam come prima tappa della Crociera. Le officine, le scuole, gli uffici pubblici e privati hanno prorogato di un paio d'ore l'apertura pomeridiana per permettere agli operai, agli studenti e agli impiegati di assistere al nostro arrivo.

Quando ci dirigiamo verso l'idroscalo di Schellingwoude, che dista 5 chilometri dalla città, la lunga strada suburbana che taglia come una freccia la circostante laguna sopra innumerevoli canali e pontoni, è ingombra di automobili, di ciclisti, di veicoli di ogni genere, letteralmente stipati di gente.

La base di Amsterdam è stata affidata al t. colonnello Senzadenari, nostro addetto aeronautico a Berlino, ed è costituita da un largo bacino, da una parte delimitato da chiuse e dighe, dall'altra dall'*hangar* olandese. La profondità media dello Zuider Zee nel punto prescelto per l'ammaraggio è di circa due metri. Esso ci appare dall'alto terso e vitreo, di un color verde pallido, quasi completamente liscio ed immobile: immensa lastra su cui il sole riflette bagliori d'acciaio. Bandierine nere, bianche, rosse e verdi indicano l'attracco preciso di ogni apparecchio e ci dànno la direzione e la forza del vento.

Alle 11.40 il mio apparecchio ammara per il primo nello specchio d'acqua che si trova a nord della diga foranea, visibile dall'alto per la sua disposizione ad

angolo retto e per il grande capannone, con lo scivolo in cemento, dell'idroscalo.

Conto subito gli apparecchi che mi seguono e volteggiano in aria in attesa dell'ammaraggio: 25! La mia gioia è grande.

Incominciano infatti, dietro il mio, a pochi secondi di distanza, a scendere sull'acqua, con bellissima manovra che esalta l'innumerevole pubblico pigiato sulle dighe. La diga presso la quale è ormeggiato il mio apparecchio, fa, dopo poco, un angolo brusco e non mi permette di veder ormeggiati che sette od otto apparecchi: gli altri scendono nell'altro lato dell'angolo e io non posso vederli. Ma li ho contati. So che nessuno manca. Voglio darne subito comunicazione al Duce.

Una barca mi conduce alla riva: sono a bordo il Ministro d'Italia all'Aja, comm. Francesco Maria Taliani, il t. colonnello Senzadenari e un ufficiale della Marina danese. Allo sbarco, il primo benvenuto ci vien dato dal sindaco di Amsterdam dott. de Vlugt: lo segue il dott. L. N. Dekers, Ministro della Difesa, che dopo essersi congratulato per il volo dall'Italia all'Olanda e per la felice traversata delle Alpi, aggiunge: « Vi auguriamo la migliore fortuna sulla lunga e difficile via che vi attende. Iddio sia con voi e coi vostri uomini e vi conduca tutti salvi nella terra d'America. Col cuore vi auguriamo un sollecito e glorioso ritorno alla vostra Patria ».

Rispondo brevemente, mentre la folla fa eco con applausi ed evviva. Domando dove si possa compilare d'urgenza un telegramma e redigere il comunicato del

fortunato arrivo della squadra. Mi viene offerta una stanzetta appartata dell'idroscalo Mi affretto a compilare i due dispacci e li consegno per l'immediata trasmissione. Questa, come spesso accade nelle cose piú urgenti, fu tutt'altro che immediata: e, debbo dire, per fortuna! Che dicevo infatti? « I 25 idrovolanti atlantici hanno tutti ammarato felicemente ad Amsterdam... »

Ahimè non era vero! Tutti, meno uno.

Ma raccontiamo con ordine. Compilati i dispacci, esco dalla stanzetta e mi affaccio sulla grande sala dell'hangar dove è radunata gran gente. Subito mi viene incontro un italiano, che, con l'aria di comunicarmi una cosa da nulla, mi dice: « Sa, un apparecchio ha urtato contro la diga nello scendere in acqua e si sono un po' ammaccate le prue... » Ammaccate? Mi si rizzano i capelli in testa. Io so bene che se un apparecchio, che arriva in velocità, ha urtato contro la diga, si tratta di ben altro. Non può essere che una disgrazia. Pianto in asso tutti coloro che mi sono venuti intorno e mi precipito, dietro quella debole indicazione, verso il luogo dove l'incidente è avvenuto. Ma non è facile arrivarci. Nulla è facile e rapido in Olanda quando si tratta di comunicazioni. Bisogna trovare un motoscafo, ritornare presso la diga, girare l'angolo di questa, portarsi sul lato che io non vedevo dopo l'ammaraggio. Cose che si dicono piú presto di quanto non si facciano. Si sale nel motoscafo, si fa un pezzo di canale, si giunge sul punto. Da lontano, di là dall'angolo della diga, una stretta al cuore: un apparecchio è rovesciato: gli scafi, le ali e i timoni di coda sono in aria impennati. Sull'ala

spicca in lettere nere il nome: *I-Dini.* Intorno all'apparecchio sono ufficiali miei. Mi dicono che tre uomini sono stati salvati e il quarto è ancora sotto, fra i rottami. Chiedo:

— Quanto tempo è passato?

— Mezz'ora...

La speranza di salvarlo si dilegua. Tuttavia incito e incoraggio gli uomini, italiani e olandesi, a proseguire. Non so neppure, nessuno sa, chi sia quel quarto... Chiedo dei palombari. Domando notizie della sorte dei feriti. Impossibile averne. Mi dicono che una barca li ha portati a riva e poi un *autobus* all'ospedale.

— Ma dove è quest'ospedale?

Nessuno lo sa.

Telefonare? Impossibile. Intanto mi viene in mente il telegramma fatto da pochi minuti. Come si fa a fermarlo? È già partito? Ritorno a riva. Taliani riesce a trattenere il duplice dispaccio mentre stava per essere spedito. Voglio andare subito all'albergo per sapere dove i miei uomini sono stati trasportati. Occorre, a quanto mi vien detto, un'ora. Ma vi sono delle chiuse. Dobbiamo continuamente fermarci. È un viaggio lungo, penosissimo. Dalle rive la popolazione applaude; ma io ho una faccia da funerale. Non mi rendo conto, anzi non capisco, come sia accaduto questo incidente che si presenta come una « capottata » volgare dopo un volo tanto perfetto su mezza Europa. Vedo intanto il quadrimotore « Dornier » di von Gronau che lentamente volteggia e scende. Il grande trasvolatore tedesco è venuto apposta ad Amsterdam per salutarci. Senza l'inci-

dente gli sarei andato io stesso incontro. Invece gli faccio dire che lo avrei visto piú tardi. Giungo finalmente all'Albergo Amstel.

Qui faccio telefonare in tutte le parti della città, e posso sapere che i feriti sono stati divisi in varie cliniche. Ancora un indugio: finalmente so che i due ufficiali — il capitano Baldini e il tenente Novelli — e il radiotelegrafista, sono feriti molto leggermente, con contusioni insignificanti, mentre il motorista Quintavalle che era nel tunnel, tra un'ala e l'altra, è morto.

Tengo gran rapporto agli ufficiali non appena sono tutti arrivati dal lontano idroscalo. È difficile spiegare la causa dell'incidente, che va attribuito a quell'«imponderabile» tanto spesso fatale, purtroppo, in aviazione. Probabilmente si tratta di un piccolo errore di manovra dovuto al fatto che l'apparecchio è arrivato «troppo picchiato» sull'acqua, oppure a qualche corpo galleggiante, un rottame, un pezzo di legno che ha urtato contro uno scafo.

C'è per disgrazia un morto: Quintavalle, un giovane, uno dei migliori... Il dolore è sul volto di tutti. Questi uomini fanno un'anima sola con la mia. La cosa che piú stupisce è che l'incidente sia proprio toccato al capitano Baldini. Egli è uno dei nostri migliori piloti. Ha un meraviglioso passato di imprese di guerra e di pace: 34 anni, capitano di lungo corso, specializzato in studi nautici e geografici, pilota di idrovolante dal 1917, decorato con tre medaglie al valor militare per azioni eroiche compiute durante il conflitto, prescelto nel 1928 per i voli sull'Artide alla ricerca del «Lathan 47»

di Amundsen e Guilbaud, e insignito anche per quest'ultima impresa della medaglia di bronzo al valore aeronautico: chi poteva prevedere l'incidente di Amsterdam? Mi dicono che è molto avvilito e depresso. Io non lo rimprovero certo. Noi aviatori siamo troppo spesso vittime delle gherminelle del destino.

Mi metto in comunicazione telefonica con il Duce e gli do le piú dettagliate notizie sull'andamento della nostra prima trasvolata e sopra il doloroso incidente sopravvenuto all'ammaraggio di Amsterdam.

Le feste sono naturalmente sospese. Io non posso ignorare le accoglienze cortesi ed affettuose che Amsterdam ci ha preparato, ma non mi muovo dall'Albergo Amstel. Esprimo a tutti la mia gratitudine e non sono avaro di elogi per il superbo spettacolo che ci hanno offerto, mentre noi arrivavamo, oltre 50 apparecchi dell'aeronautica olandese in magnifica formazione.

Proprio oggi è il ventesimo anniversario della fondazione dell'Aviazione militare olandese: dico ai camerati d'Olanda quanto li apprezzino e li ammirino gli aviatori italiani.

Le sale dell'Amstel Hotel sono affollate. Tra i primi che mi si presentano all'albergo e che io rivedo con immenso piacere, è il grande amico mio e camerata atlantico capitano Wolfgang von Gronau, che mi porta il saluto del Ministro dell'Aviazione germanica Goering e dell'intero popolo tedesco. Ringrazio di gran cuore von Gronau e gli racconto che, durante tutto il tratto del volo della nostra squadra sopra il territorio tedesco, innumerevoli stazioni radio della Germania han-

no inviato messaggi di saluto; preziosa testimonianza dell'interesse che la nostra impresa suscitava nel popolo germanico. Quei saluti lanciati per le vie dell'aria erano cosí cordiali ed ardenti che ho risposto, per quanto ho potuto, a tutti, fino al punto da perdere quasi il contatto con la squadra di cui dovevo fare l'appello in vista dello Zuider Zee. Per fortuna non c'è bisogno di collegamenti radiotelegrafici quando c'è una guida cosí visibile e diritta come il Reno, via maestra delle comunicazioni tra il sud ed il nord dell'Europa.

Mi viene a salutare anche il costruttore di fama mondiale Fokker, che mi fa calorosi e graditissimi auguri.

Vi è anche lady Drummond Hay, che fece il giro del mondo a bordo del Graf Zeppelin e fa qui servizio di giornalista per conto di grandi agenzie americane. Molto espansivi e affettuosi sono i connazionali della colonia italiana d'Olanda, che si sono dati tutti convegno in questo gentile e ospitale Paese.

Ma, a parte le ripercussioni morali dell'incidente, sono pressato dal desiderio di ripartire subito senza perder tempo. I rifornimenti, come accadrà poi sempre, sono stati fatti subito dopo l'ammaraggio: gli equipaggi non sbarcano, se non quando l'apparecchio è pronto per la tappa seguente. Partiremo l'indomani all'alba.

La giornata si chiude con la mensa all'Hotel Amstel, alla quale partecipano anche il capitano von Gronau e lady Drummond Hay.

Grandi e cordiali discussioni si accendono con von Gronau, che è il piú strenuo sostenitore delle comunica-

zioni aeree tra l'Europa e l'America per mezzo dell'idrovolante e sulla via dell'estremo nord tra l'Islanda e il Labrador. La nostra impresa, di cui egli già ammira la traversata delle Alpi, sarà una specie di prova sperimentale della bontà della sua tesi.

Gli ultimi bollettini sono discreti. Ci ritiriamo presto, in vista della sveglia alle prime ore dell'alba.

Capitolo V

FRA LE BRUME DEL MARE DEL NORD

Durante le crociere bisogna allenarsi a dormire poco. Gli ultimi bollettini ricevuti nella notte consigliavano di non ritardare la partenza da Amsterdam per Londonderry oltre la giornata di oggi 2 luglio. I primi rapporti del tempo, che mi vengono consegnati all'alba, confermano la necessità di far presto. Forse non troveremo buon tempo su tutto il percorso dei 988 km. che dovrebbero essere superati in ore 4.30 se gli apparecchi manterranno la velocità media di 222 km. all'ora. Abbiamo urgenza di arrivare a Reykjavik dove ci attende il balzo per la tappa piú lunga e piú difficile. Se un'attesa è indispensabile converrà farla in Islanda per la scelta del giorno migliore. Abbiamo piú di un mese a disposizione, ma il momento utile per la prima traversata atlantica deve essere scelto con una certa larghezza e tranquillità.

Urge sapere in quali condizioni si trovano i camerati dell'*I-Dini*. Mi si conferma che si tratta di ferite da nulla: piccole escoriazioni guaribili in pochi giorni. Si può partire senza preoccupazioni.

Sono le 5 del mattino quando lascio l'albergo per recarmi a Schellingwoude. I meccanici e i secondi piloti

si trovano già da un'ora sui rispettivi apparecchi per i preparativi della partenza.

Nell'atrio dell'albergo mi attende il simpatico colonnello olandese Van Reed, che mi porge, a nome del Governo olandese, gli auguri per un felice arrivo della squadra a Chicago. Si dice che la flemma del nord sia tradizionale in Olanda. Ma l'effusione con cui mi parla l'asciutto ufficiale, impeccabile nella sua divisa, smentisce quella fama. E piú ancora la contraddice l'entusiasmo della folla che ingombra sulla strada l'ingresso dell'albergo e ci accompagna con applausi e saluti, nonostante l'ora mattutina, lungo tutto il tragitto. Questa notte gli abitanti di Amsterdam non hanno dormito. Per le belle strade eleganti che tradiscono il benessere e l'armonia piena di stile di questa gente olandese, lungo i canali che dividono la città con due ampi semicerchi, diametralmente dalla confluenza dell'Amstel e del Diemerbrug fino all'imbocco dello Zuider-Zee, è stato un continuo rotolío di veicoli di ogni genere. La polizia ha dovuto regolare, non senza difficoltà, il traffico delle automobili, delle motociclette, delle carrozze, dei carri che si indirizzavano all'idroscalo attraverso la rete pittoresca della laguna. Un unico ponte, lungo quasi 5 chilometri, congiunge Amsterdam con Schellingwoude. Poiché questo ponte non era sufficiente, hanno molto lavorato i vaporetti e i motoscafi. Ogni mezzo era buono pur di non perdere lo spettacolo dei ventiquattro idroplani che si sarebbero librati dalle acque dello Zuider-Zee verso i paesi del Nord.

Quando giungo all'idroscalo tutte le dighe circostanti

nereggiano di folla. Il villaggio di Schellingwoude, che sembra uscire da un'antica stampa fiamminga, vive oggi la sua grande giornata.

Ancora un saluto alle autorità olandesi, al t. colonnello Senzadenari e agli amici della colonia. Un veloce motoscafo mi conduce quindi all'apparecchio dove il fido Cagna ha tutto predisposto per l'imminente decollo. Il giorno già guadagna rapidamente la curva linea del cielo, ma purtroppo il sole non compare. Stracci di nuvole indicano un certo malumore del tempo. L'aria è umida e sente la pioggia imminente. Quando l'*I-Balb* si lancia sulle acque cinerognole e scatta verso il cielo, questo è ormai tutto coperto. Le nuvole sono a cento metri. Non un pertugio di sereno. Sono esattamente le ore 6.10.

Faccio ampi giri a sinistra, in attesa che decolli tutto il resto della squadra e si metta in formazione. Per non entrare nella zona delle nuvole debbo volare molto basso. Spira un vento debole da nord. Dopo avere attraversato la città nelle sue zone settentrionali, ritorno ancora sull'idroscalo cercando di stringere piú che posso le evoluzioni della squadra che si sta radunando: dobbiamo infatti sfruttare il piccolo spazio che rimane sgombro sotto le nubi. In venti minuti tutta la formazione è al completo e prendo allora la rotta diretta sopra il canale che porta alla piccola cittadina di Ymuiden. Sono 30 km. circa di terra che ci dividono dal Mare del Nord e che dobbiamo percorrere a un'altezza di 40 metri. Il terreno sotto di noi è ingombro di fabbriche le cui ciminiere ci vengono incontro con aspetto

minaccioso. Ma non posso elevare la quota di volo perché il cielo è sempre piú coperto e la visibilità è scarsa. Non tarda a sopraggiungere la pioggia. Alle 6.45 siamo finalmente sopra Ymuiden e davanti a noi è il Mare del Nord. Tiro un gran sospiro di sollievo. Ora possiamo procedere con maggiore sicurezza perché il lembo di terra è finito e l'idro si trova, per cosí dire, sopra il suo elemento.

Ma è una magra consolazione. Continuano le pioggie sparse, nubi a 50 metri, la visibilità massima si spinge a 3 km., ma qualche volta non supera i 100 metri. Il mare è mosso, il vento spira da nord a 25 km. all'ora. Vi sono tratti nei quali le nubi discendono sino al livello del mare e il grigio sporco di questo fa tutt'uno con la caligine dell'aria. Entriamo allora dentro una specie di limbo, attraverso il quale il volo prosegue con il solo aiuto degli strumenti di bordo. I radiotelegrafisti hanno molto da fare. Non è facile mantenere la formazione. Un volo di gruppo a 50 metri di altezza richiede nei piloti, in queste condizioni di visibilità, una certa perizia! Intorno a noi è tutto grigio, triste, opprimente. Il tempo sembra passare con una lentezza esasperante. Bisogna dominare i propri nervi e non perder d'occhio per un istante il cruscotto. Per fortuna i motori funzionano a meraviglia. Chiediamo per radio notizie sulle condizioni del cielo e del mare alle città della costa inglese e ai piroscafi in marcia. Ma esse non sono confortanti. Alle 7, mentre traversiamo un pezzo di cielo sgombro, incrociamo una nave da carico, di cui è impossibile leggere il nome. Alle 7,12

ne passa un'altra: questa volta leggiamo distintamente e sulla poppa *Herriet,* dolce nome di donna che se ne va per questi tristi mari sui fianchi di una nave grigia.

Finalmente alle 8.18 avvistiamo sulla nostra sinistra la costa inglese. Il cielo continua ad essere per tre quarti coperto. Ma è una zona di calma, che ci lusinga nella speranza che le condizioni generali del volo migliorino. Le nuvole sembrano perdersi e svanire in lunghi pennacchi. Ritorniamo allegri. Le squadriglie stringono la loro formazione. Alle 8.29 siamo sul traverso di Flambourough Head.

Ci arriva di fianco persino un raggio di sole. Tutta la costa si apre ai nostri occhi. Trasvoliamo il Flambourough Head, un promontorio formato a pareti di calce bianca, che scende a picco sul mare. Dopo tanta foschía si prova un certo gusto a osservare in basso un poco di terra ferma. Il faro, che i nostri portolani designano come un punto sicuro di riferimento, si innalza in forma di bianca torre sulla collina brulla del promontorio, per un'altezza di oltre 50 metri. Ai suoi piedi una casa, di un candore di gesso, probabilmente per il servizio del semaforo, e qualche baracca piatta. Lasciamo alle nostre spalle, ormai senza rincrescimento, perché siamo sicuri che il tempo sulla costa continuerà favorevole, la baia di Bridlington, che il nostro portolano indica come propizio per un ammaraggio. La costa continua sempre eguale, alta parecchi metri sul mare.

Poco oltre incrociamo una piccola flotta di navi pe-

scherecce. Procedono lentamente sul mare tranquillo: tutti gli uomini corrono in coperta per ammirare lo spettacolo dei 24 idrovolanti i cui motori riempiono il silenzio di tanto fragore insolito. Tutti fanno cenni di saluto. Vediamo uscire dai sette o otto fumaioli quasi contemporaneamente un pennacchio di vapore bianco. Sono evidentemente i segni di saluto delle sirene di bordo. Questa testimonianza di umana simpatia ci fa molto piacere. Purtroppo non abbiamo mezzi per rispondere. Non possiamo fidarci molto del tempo, che infatti è capriccioso e variabile e ogni tanto torna a nasconderci il profilo della costa. Alle 8.40 le condizioni di visibilità ritornano a non piú di cinquecento metri. Sono costretto a far allargare la formazione. Contemporaneamente ordino che la quota di volo lentamente si innalzi: da 50 metri saliamo a 100, poi a 500. In certi momenti siamo completamente perduti dentro una specie di ovatta aerea, in una luce lattiginosa senza riferimenti. Per fortuna gli equipaggi si portano magnificamente. Nessun incidente è segnalato. Il vento è caduto. I radiotelegrafisti intercettano rapporti meteorologici che indicano piú confortevoli condizioni sulla rotta che ci attende. Verso le 9 ritorna in vista la costa inglese. Ritroviamo un cielo azzurro e un mare tranquillo come un lembo di Tirreno. La visibilità aumenta a mano a mano che ci avviciniamo alla terra sul traverso di Newcastle. Alla nostra sinistra questa si presenta tutta uguale, semideserta, strapiombante in mare da alte pareti rocciose. Ecco il piccolo porto di Whitby, cittadina di dodicimila abitanti alla foce del

fiume Esk. Molte barche da pesca si adunano tra i banchi di sabbia del pittoresco estuario. Questa cittadina è la patria di alcuni grandi navigatori, e prima di tutti del capitano Cook che nel 1688, con una piccola nave costruita a Whitby, fece il giro del mondo. Molte regioni in vari continenti portano ancora il suo nome. Ai primi dell'ottocento Whitby lanciò per il mondo un altro grande esploratore dei due emisferi, William Scoresby. La grande abbazia che domina la cittadina risale al secolo VII: in essa si rifugiarono i monaci di Santa Hilda e fu piú tardi un fervido centro benedettino.

Sorvoliamo ora la baia su cui sfocia il fiume Tees, su cui si allineano graziosi i villaggi di Loftus, di Saltburn, di Redcar, fino alla cittadina di Middlesbrough, centro industriale molto importante per la raccolta e il trasporto del ferro di cui questa regione è ricchissima. Il porto è protetto da due dighe nelle quali si raccoglie in una specie di grande conca, l'estuario del fiume dalle acque giallastre. Forse anche questo vasto spiazzo di due miglia, potrebbe servire per un ammaraggio: ma dall'alto ci appare molto ostruito dalle sabbie che formano banchi a fior d'acqua.

Ora la costa si abbassa alquanto: non piú i muri di roccia che in certi punti valutiamo erti sul mare sino ai 300 metri, ma colline che scendono dolcemente verso la spiaggia e hanno spesso arenili simili a quelli della nostra spiaggia adriatica. Ecco Sunderland. La città, come tutte le altre della costa inglese, è costruita alle foci di un fiume, il Wear, e conta 160 mila abitanti.

Al solo vederla, come noi facciamo attraverso la bruma, si definisce da sé come la città del carbone. Sul porto molti neri bastimenti, per tutta l'area circostante montagne del prezioso minerale che attendono di essere imbarcate. Anche le case hanno l'aspetto fuligginoso. Tutta la regione partecipa dello stesso carattere e dello stesso colore, ma la grande capitale della zona carbonifera è Newcastle, grossa metropoli di 300 mila abitanti allo sbocco del fiume Tyne, su cui noi passiamo. Questo è il porto da cui la Gran Bretagna trae una delle sue maggiori ricchezze: il polmone del Northumberland aperto sul mare. Sotto il suolo ondulato, con vegetazione scarsa, fino alle lontane colline del Chevtot, che dividono la Scozia dall'Inghilterra, vi sono miniere di carbon fossile, entro le quali una umanità miserabile fruga senza tregua e ogni tanto muore in ecatombi che non restituiscono al mondo neppur un gemito delle vittime. L'acqua lustra i tetti delle case che si infittiscono in quartieri compatti, percorsi da vie strette e tortuose. A nord un gran parco con due piccoli laghetti. Il Tyne si apre la strada tra i sobborghi della città per spalancarsi poi in una vasta baia, sulla quale si aggruppano numerosi centri abitati. La foce del fiume è stretta fra due lunghe dighe: quella settentrionale parte dal promontorio di Tynemouth, per quasi due chilometri, divergendo verso oriente: la diga meridionale è a forma di falce; la costa alta e rocciosa a nord, si presenta invece al sud bassa e sabbiosa. Tutto l'estuario del fiume è talmente ingombro di bastimenti che dall'alto quasi non si riesce

a veder l'acqua. Sono tutti vecchi trasporti marini di carbon fossile.

Ora navighiamo verso il Firth of Forth, sopra un sistema di colline a linee parallele con qualche parete rocciosa sul mare e qualche piccolo porto. Sorvoliamo, a venti miglia dalla foce del Tyne, l'isolotto di Coquet dominato dalla bianca costruzione del semaforo; rozza torre quadrangolare che termina in alto come un campanile di vecchia chiesa barocca. Sulla costa di fronte all'isola sfocia un fiume che ha lo stesso nome. Sulle rive si adagia la piccola e graziosa città di Warkworth.

A trenta miglia più al nord è il porto di Berwick, di 15 mila abitanti, sulla foce del fiume Tweed. La cittadina è circondata da alte mura che le dànno un aspetto di elegante borgo medioevale. Furono costruite dalla Regina Elisabetta che chiamò appositi architetti dall'Italia. Il sistema di fortificazione stabilito intorno a questa piccola città, è servito da modello di architettura militare in tutta Europa. L'estuario del fiume è protetto da una lingua di terra che lo difende al sud dai marosi marini: al nord vi è un lungo molo in pietre. I fondali del porto sono però molto bassi.

Ecco alle 9.43, alla nostra destra, la piccola cittadina di Dunbar, centro peschereccio che porta il nome fastoso di Borgo Eeale. Siamo a 1400 metri. Nel retroterra sono molti campi di *tennis* e di *golf* che denotano come gli inglesi prediligano questo angolo estremo del Firth of Forth quale soggiorno estivo.

Da Dunbar, mentre il tempo si va facendo meno grigio abbandoniamo la costa marina, tagliando il basso

promontorio che segna l'entrata del Firth of Forth. Lancio un messaggio-circolare: « *Mi preparo a salire per attraversare la terra. Se in Irlanda troviamo nebbia ritorniamo su questa costa dove ci sono molti rifugi di fortuna* ». Poco piú tardi altro radio-circolare: « *Giro sullo scoglio che inizia la baia di Edimburgo e mi inoltro su terra. Quota 2000, rotta magnetica 260* ». In pochi minuti, alle 9.55, siamo sulla destra della grande e stupenda città di Edimburgo, l'Atene del Nord, la città di Walter Scott, il capoluogo di tutte le piú pittoresche leggende della Scozia romantica.

Il cielo è sempre un po' fosco, ma ci permette di ammirare in basso questo magnifico lembo che è il centro della poesia romantica scozzese. Identifico sulla carta i punti piú suggestivi del paesaggio.

Già prima di raggiungere Edimburgo il panorama predispone l'anima alle scorribande tra storia e leggenda. Il mare si insinua ad imbuto dalla grande imboccatura del Firth of Forth sino alla stretta sempre piú esigua delle due catene di colline, che restano alla fine separate soltanto da un piccolo filo d'acqua. Su ogni picco è il rudere di un castello o la rovina di una abbazia. Ecco presso il promontorio di S. Abb 's Head, sulla costa a roccie metalliche di pauroso aspetto, inerpicato su una balza precipitosa, il Fast Castle dove si è svolto il dramma tragico e gentile di Lucia di Lammermoor: quella che sorvoliamo sarebbe la rupe di Wolf: entro quel sistema di torri e di spalti sospirò, cantò, languí l'eroina di Walter Scott e di Donizetti. Passa nell'aria, tra un battito e l'altro del mo-

tore, un motivo dell'infanzia lontana: « ... *Verranno a te sull'aure i miei sospiri ardenti...* » Presso il castello di Dunbar, che domina come un falco il piccolo porto, Cromwell sterminò le truppe scozzesi in una delle piú sanguinose battaglie che la storia ricordi: il destino della Queen Mary, fatale figura di donna lussuriosa e guerriera, si consumò tra balze che serbano le tracce dei suoi manieri: ecco l'Hailes Castles che essa occupò insieme con Bothwell, suo terzo marito: intorno a queste torri diroccate aleggia la poesia romantica dello Stevenson. Piú avanti il Bass Rock è il castello dove venivano confinati i prigionieri inglesi e i Covenantess, durante le lotte feroci di religione. Il Tantallon Castle era la fortezza dei Douglas tante volte cantati dai poeti inglesi.

E accanto a questi ruderi di forma selvaggia, che parlano solo di sangue e di violenze, ecco qua e là i resti ancora eloquenti delle grandi abbazie medioevali. Qui la fede cattolica importata da San Colombano ebbe sempre aspetti di un mistico fervore: la Scozia si popolò di conventi benedettini e cistercensi e gli eremi su questo estremo lembo di terra nordica gareggiarono con quelli della landa africana. La sovrapposizione della civiltà gaelica irlandese sui Bretoni originari, produsse una strana mistione di caratteri eterogenei: fino alla grande crociata di Cromwell la Scozia era agli antipodi con il conformismo inglese. Oggi il tempo ha tutto eguagliato.

Non vedo purtroppo dall'alto il grande vallo romano, che l'imperatore Antonino Pio costruí dall'uno all'altro

mare per definire i limiti della piú settentrionale provincia romana e trattenere l'orda dei popoli selvaggi che urgevano piú al nord. Qui con il tempo sereno non sarebbe stato difficile riconoscere le grandi distese di Birrenswark, dove Giulio Agricola piantò le sue tende e Antonino Pio il campo delle sue splendide truppe.

Ma i nostri apparecchi marciano a una velocità straordinaria. Il vento dell'est aiuta la loro andatura fino al 250 km. all'ora. L'indugio sulla grande città di Edimburgo è anch'esso troppo breve per soddisfare il desiderio di riconoscere e identificare le piú famose caratteristiche della Atene del Nord. Il colpo d'occhio, però non potrebbe essere piú suggestivo.

A Edimburgo ha sede il Comando generale delle truppe scozzesi nei loro tipici costumi di Highlanders, dalle ginocchia scoperte e dalla fanfara di pifferi. Qui è una delle piú celebri università del mondo da cui uscí il non piú di moda Adamo Smith.

La traversata della Scozia non supera i 40 minuti: alle 9.43 eravamo su Dunbar, alle 9.55 avevamo alla nostra destra Edimburgo, alle 10.56 sorvoliamo la costa occidentale presso Heads of Air, mantenendoci sempre a una quota di 2000 metri. Ma purtroppo mentre il nostro volo segue verso l'ovest, le condizioni del tempo ritornano cattive. Siamo sopra un compatto mare di nebbia: la terra si copre di numerosi cumuli sparsi. Diventa faticoso seguire e controllare la nostra rotta su terra. Dobbiamo ancora affidarci agli strumenti. Indoviniamo l'insenatura del Firth of Forth ed entriamo sul breve tratto di terreno che unisce il Forth al Clyde;

non più di 40 km., attraversati prima da un fiume minuscolo poi dal grande canale che congiunge l'uno all'altro mare e fa della Scozia settentrionale una vera e propria isola. Poiché il dislivello è frequente, data la natura collinosa del suolo, numerose sono le chiuse che fanno rassomigliare questo canale di Scozia (si capisce in proporzioni da miniatura) al canale di Panama. Alla nostra destra deve trovarsi l'imboccatura del Clyde alla cui punta estrema sta Glasgow, la seconda città d'Inghilterra per numero di abitanti e uno dei più grandi porti del mondo. Purtroppo non riusciamo a scorgerla perché il paese è tutto coperto dalla nebbia. Avevo messo in programma la visione dall'alto del Clyde, che so essere imponente, ma debbo a malincuore rinunciare.

Glasgow è il grande punto di concentramento marino dell'industria del ferro e dell'acciaio: qui sono quasi tutti i maggiori cantieri navali dell'Inghilterra. I due terzi dell'intiera flotta militare mercantile della Gran Bretagna escono dal Clyde. Un sistema immenso di officine permette la lavorazione di tutte le materie prime: una foresta di comignoli, una gara di oscure ciminiere, un reticolato di raccordi ferroviari, si stendono sotto di noi. Qui fu costruita la prima macchina a vapore da James Watt nel 1764 e il primo battello a vapore per passeggeri *La Cometa* fu impostato in cantiere sul Clyde da Enrico Bell nel 1812 e viaggiò fra Glasgow e Creenock. Il primato rimane ancora oggi a Glasgow per quanto riguarda le costruzioni marittime, mentre gareggia con Londra e Liverpool, per il

commercio di alto mare, e rivale di Manchester per il cotone, sta alla pari con Newcastle e con Cardiff per il carbone e con la Black Country per il ferro. Industrie chimiche, manifatture di cotone, lanifici, zuccherifici, grandi impianti per la lavorazione della gomma, migliaia di stabilimenti industriali d'ogni natura, dalla locomotiva al bottone, si radunano a Clyde. Poco piú di cento anni fa questo fiume non era, presso Glasgow, piú largo di 60 metri e piú profondo di due metri. Oggi mercé un'opera di dragaggio senza interruzione, il Clyde misura, presso la città, quasi duecento metri ed è profondo abbastanza per accogliere i piú grandi piroscafi oceanici di linea. Un ponte lungo piú di un chilometro congiunge l'una all'altra riva... Mi contento di immaginare tutte queste meraviglie... senza vederle. Sarà per un'altra volta!

La nebbia aumenta come un fiume che dilaghi fuor dagli argini e lasci qua e là emergere qualche isolotto sperduto. A mano a mano che procediamo, essa affonda sempre di piú, si incolla, per cosí dire, alla terra, ci copre completamente la costa occidentale della Scozia. Invece in alto il cielo è sereno e calmo.

L'effetto non manca di suggestione. Non scorgiamo né la terra né il mare. Invece un dedalo di piccoli e grandi picchi emerge come un arcipelago dalla compatta distesa di nebbia. Sono le punte piú alte del Goal Fell; nell'isola di Arran, il Tuirc nell'isola di Kintyre, le gobbe delle isole Cumbrae, le cime dell'isola di Holy. Anche l'isola di Rathlin fatta a uncino, altissima sul mare emerge dalla nebbia come sospesa a mezz'aria.

Il mare di nebbia giunge sino alla costa irlandese, là dove si innalza, isolato e selvaggio, lo strano promontorio che sembra la dimora trogloditica di un gigante: gli Irlandesi infatti lo chiamano Giant's Causeway. Un piroscafo inglese, gremito di nostri connazionali della colonia italiana di Glasgow è stato per sei ore bloccato dalla nebbia all'imbocco del Clyde. La speranza di vedere il nostro ammaraggio in Irlanda è svanita a poco a poco. La nave non può fare un passo. Gli Italiani non si rassegnano però al loro melanconico destino. Lanciano verso di noi per radio un messaggio entusiasta e plaudente. Rispondo con uguale effusione. Incomincio a preoccuparmi per l'ammaraggio. Sono le 10.45: tra mezz'ora dovremo essere su Londonderry. Comunque, piegando un poco verso il sud, riesco ad avvicinare il lago di Belfast che trovo sgombro e molto idoneo, in caso di bisogno, per un ammaraggio, qualora questo riuscisse difficile a Londonderry. Alle 10.55 mando un radio a tutti gli apparecchi: « Guardate bene il lago Belfast che sta alla nostra sinistra. Se a Londonderry c'è nebbia andiamo ad ammarare al lago di Belfast ».

Ma cosí non è, perché in vicinanza della mèta di arrivo il cielo si fa improvvisamente sereno, scompare del tutto la nebbia e si inizia trionfalmente la discesa verticale. Imbocchiamo il Luogh Foyle, il grande golfo a imbuto, in fondo al quale è Londonderry.

All'entrata del Foyle, due punte cosí vicine che sembrano sbarrare l'ingresso, specie di Dardanelli irlandesi: il capo Inischowen e il capo Magillingan.

La baia interna è larga 4 miglia e lunga dieci, ma i fondali sono molto bassi, tanto che molte secche si vedono dall'alto. Un canale profondo 5 metri permette ai piroscafi di costeggiare lungo la sponda occidentale e di giungere così a Londonderry. Una lunga fila di palafitte ne segna sull'acqua la traccia come nella laguna veneziana.

La base d'ormeggio dei nostri idrovolanti è fissata nell'angolo sud-occidentale della baia, tra Culmore Point e Crummint Point, a 7 km. circa da Londonderry.

Ultimo radio alla squadra: «Mi preparo all'ammaraggio. Intesi che si ammara squadriglia per squadriglia e con la massima attenzione. Dopo, rifornire subito perché vorrei partire in giornata per Reykjavik. Scendano a rapporto solo i primi piloti».

Questa è infatti la mia intenzione. Dirò tra breve perché non potei metterla in atto.

Prima di ammarare facciamo in volo, con due giri a sinistra, un saluto alla bella città irlandese, che il sole irraggia. Sono le 11.15. La squadra procede in formazione con immenso rombo di motori. Abbiamo impiegato 5 ore e 19 minuti a percorrere 625 miglia marine, cioè 988 km. di rotta teorica. Il percorso effettivo è stato di 1143 km. ed è stato fatto alla velocità di 216 km. all'ora.

Una squadriglia di cinque apparecchi britannici ci è venuta incontro e fa scorta alla nostra, lungo tutto il percorso della baia e nel giro che compiamo sulla città. Alle 11.34 il mio apparecchio è già ormeggiato al gavitello, mentre scendono sull'acqua gli altri 23.

L'elegante e perfetta manovra della squadra italiana suscita incontenibile entusiasmo nell'immenso pubblico che ci è venuto incontro. Il bel sole che domina il cielo sembra fatto apposta per dare alle accoglienze della vivace gente d'Irlanda, uno scenario pieno di magnificenza. Un motoscafo con l'ottimo capitano Bertoli, comandante la nostra base, mi viene a prendere. La folla, su innumerevoli barche e battelli che giungono da ogni parte, acclama interminabilmente. Allo sbarco sono ricevuto con tutti gli onori dalle autorità inglesi. Una banda suona inni nazionali italiani e irlandesi.

Simpatiche parole pronuncia l'Air Marshal, Clark Hall, il quale rappresenta Lord Londonderry, ministro dell'aviazione britannica. Vi sono inoltre il ministro irlandese del commercio Joiline Barbour, giunto da Belfast, il sindaco di Londonderry e altre personalità pubbliche della città: vi è poi una larga rappresentanza dell'Ambasciata italiana di Londra di cui sono presenti gli Addetti aeronautico, militare e navale.

Passo in rivista una compagnia di soldati, che, schierata sulla riva, rende gli onori militari. Mi avvio con i miei ufficiali al palazzo municipale di Londonderry.

In una lingua musicale mi dà il benvenuto una folla allineata su due ali ininterrotte, tra cui mettono una vivace nota di colore le squadre dei Balilla e delle Piccole italiane. La città si presenta imbandierata con vessilli italiani e irlandesi. Tutte le campane di Londonderry suonano a distesa. La giornata domenicale e la straordinaria occasione del nostro arrivo ha in-

dotto uomini e donne a vestirsi nei tradizionali costumi irlandesi. Le finestre delle case sono pavesate.

Giungiamo cosí al palazzo municipale davanti al quale presta servizio d'onore il secondo battaglione del reggimento Leichestershire, che passo in rivista.

Una cosí spontanea esplosione di entusiasmo ci commuove. Qui si svela tutta la generosa natura irlandese, tanto affine a quella latina.

Entro al Municipio, un grande edificio gotico moderno che domina la bella passeggiata lungo il Foyle. Il Lord Mayor della città, nel caratteristico costume, pronuncia il suo discorso di saluto al quale io rispondo fervorosamente.

Quando usciamo dal Municipio per recarci alla Villa Troy dove sono stati preparati gli alloggiamenti miei e dello Stato Maggiore, non è facile farsi un varco attraverso la folla, che continua ad applaudire freneticamente.

Giunto alla villa chiedo di essere messo subito in comunicazione telefonica con Roma. Desidero dare al Duce, di viva voce, l'impressione del viaggio compiuto.

Dopo pochi minuti posso parlare col nostro grande Capo. Gli descrivo le fasi piú emozionanti del volo nella nebbia, il passaggio attraverso la Scozia, il felice ammaraggio a Londonderry: «la squadra procede nel suo volo meravigliosamente», e aggiungo «il contegno degli equipaggi è superbo, le accoglienze che riceviamo grandiose. Prevedo che il *raid* si compirà senza incidenti fino a Chicago». Il Duce risponde con parole di fraterno affetto per me e di rallegramento

vivo per gli equipaggi. Mi chiede quando contiamo di ripartire per la terza tappa. Rispondo che se le condizioni meteorologiche sono buone decolleremo domattina all'alba per Reykjavik.

Infatti, non appena abbiamo ammarato, i nostri motoristi e gli uomini della base hanno cercato di procedere subito ai rifornimenti per mezzo delle barche-cisterna preparate in anticipo. Ma è domenica. La domenica della gente anglo-sassone. Non è possibile trovare le imbarcazioni e gli uomini necessari.

Per amore o per forza, conviene riposare! Resto un po' interdetto, perché temo che il tempo si muti al peggio sulla rotta di Reykjavik. Ma non c'è da discutere. Riprenderemo la nostra fatica domani.

Intanto, in questo stesso pomeriggio del giorno 2, abbiamo una gradita sorpresa. Giungono in aeroplano da Londra, il Ministro italiano delle Finanze Guido Jung, che ha lasciato momentaneamente la Conferenza economica mondiale, e l'Ambasciatore italiano a Londra, Dino Grandi, mio vecchio camerata. Faccio loro gran festa: racconto succintamente le varie vicende del volo: presento i miei ufficiali. Passiamo tutto il pomeriggio insieme. Pranzano con noi alla mensa. Ripartiranno la mattina del giorno 4.

Capitolo VI

DALLA SCOZIA ALL'ISLANDA

Bei progetti alla sera di ogni arrivo. Si conta di ripartire alla mattina seguente all'alba, fare ogni giorno una tappa ed essere a Chicago in una settimana! Ma la notte porta consiglio, la notte che raduna dalle sue oscure caverne, su pei cieli marini del nord, i greggi delle nuvole e li spinge avanti sotto la sferza dei venti. Ci si ritira pieni di speranza per un sonno concentrato, in cui le membra cadono come piombo greve, dopo la battaglia combattuta e vinta: e la sveglia è fissata irrevocabilmente e senza pietà per i primi albori antelucani: poi cominciano ad affluire i bollettini: altrettanti perentori contrordini che dalla rosa dei venti piombano sulla volontà cosí balda e gaia di chi sta per partire. Niente da fare. Bisogna rinviare all'indomani. Se si trattasse di un solo apparecchio questa schiavitú meteorologica non esisterebbe. Ogni volta che io do l'ordine del rinvio, leggo sul viso dei miei camerati la sorpresa del disappunto: salire sull'apparecchio già pronto, perfettamente rifornito, già vincitore, e puntare la prua verso la nuova mèta: che ci vuole? Ogni pilota per proprio conto si sente sicuro di arrivare. Se io fossi solo... Ma qui si tratta di un volo in massa: 24 appa-

recchi: 110 uomini la cui esistenza dipende tutta dal capo. Il capo può provare qualche volta un certo senso d'invidia per questi pilotini venticinquenni, a cui non spetta altra responsabilità che ubbidire senza discutere. Ma chi comanda deve avere il coraggio di imporsi la mortificazione di una prudenza che sembra togliere all'impresa il carattere brillante proprio delle avventure aviatorie: occorre spesso molto eroismo in questo esercizio di virtú antieroica. Ho promesso al Duce, a me stesso, al Paese di darne la prova. Mantengo la parola. Né gli uomini, né le macchine debbono esporsi a rischi inutili. Questa è una dimostrazione di forza militare, una specie di manovra in grande stile della aeronautica italiana: non una gara di velocità. Il successo a cui aspiriamo è di portare tutta la squadra compatta e salda da Roma in America e dall'America a Roma.

Questo spiego nel breve rapporto al quale sono chiamati la mattina del 3 luglio gli equipaggi della Crociera che si radunano nel giardino di Villa Troy, dopo che ho stabilito di rinviare la partenza all'indomani mattina. Aggiungo che se il tempo sarà favorevole potremo decollare nella giornata stessa all'una del pomeriggio, perché il giorno polare che ci attende in Islanda ci permette l'ammaraggio in qualsiasi ora della notte.

Ma anche questo ulteriore progetto deve essere piú tardi abbandonato.

Intanto i piloti vedono un po' di mondo. Non è l'ultimo scopo della Crociera. Paesi, genti, costumi diversi. Si ritorna in Patria un po' piú vecchi. Una vecchiez-

za che non pesa, quanto al tempo - (che cosa sono due mesi tra i venti e i trent'anni?) - ma, quanto all'esperienza, preziosissima. Ecco qua: alla fine della Crociera avremo sorvolato l'Italia, la Svizzera, un lembo di Francia, la Germania, l'Olanda, l'Inghilterra, l'Irlanda, l'Islanda, il Labrador, il Canadà, gli Stati Uniti, Terranova, l'Irlanda ancora e la Francia, o le Azzorre, il Portogallo... Un buon quarto d'orbe terracqueo, distribuito nel Nuovo e nell'Antico Mondo. Patrimonio dello spirito che non si perderà mai piú: ancoraggi della memoria, piú tenaci di quelli che agganciarono i nostri gavitelli: confronti necessari tra la piccola Italia e i grandi paesi lontani, tutti a profitto della prima: propaganda di italianità, fra popoli che dell'Italia conoscevano, sí e no, i maccheroni e i mandolini: correnti di simpatia che si svilupperanno in futuro... Perché disperarsi? Mettiamo a profitto il giorno di forzato riposo.

Non c'è bisogno di troppe raccomandazioni. I miei ragazzi sanno come comportarsi. Ogni italiano ha il dono della simpatia. Gli aviatori l'irradiano a onde magnetiche.

Già nella natura del vivace popolo irlandese è molto colore latino. Sono gaelici e celti. Hanno gli occhi chiari e i capelli di rame, ma un certo sangue irrequieto nelle vene, un bisogno di espansione affettiva, un senso di solidarietà umana, che li trasfigura. Molte stelle si sono accese nel cuore dei piloti: gli occhi brillanti delle fanciulle irlandesi.

La città è invasa di sole. Costruita in sette colli,

come Roma, ha una specie di necropoli nel mezzo: l'antica Derry, cinta di un vallo e di mura secolari, che furono piú di una volta l'estremo baluardo della civiltà irlandese, minacciata dai normanni, dagli inglesi e dai francesi, messa a sacco, incendiata, rifatta, nuovamente assalita dagli uni e dagli altri per cinque secoli consecutivi. « No surrender » dice l'orgoglioso motto della città; fu la risposta che i fieri borghigiani diedero al generale Hamilton, allorché in nome di Giacomo II d'Inghilterra egli la cinse d'assedio e la bloccò per 248 giorni, dal 7 dicembre al 12 agosto 1688-89. Fame, pestilenza e tradimento non fiaccarono la resistenza degli irlandesi, infiammati di apostolico fervore da una specie di Savonarola locale, il pastore Giorgio Walker, di cui sembra di sentire ancor palpitare nell'aria la biblica apocalissi. Il nome e la potenza di un Dio domestico, onnipresente, sono familiari a questa stirpe di guerrieri e di mistici - sia che si tratti del Cristo presbiteriano e rigidamente conformista dell'Ulster, dai fieri accenti di battaglia - o del Cristo dell'Irlanda cattolica, vero figlio dell'Uomo. La ricca umanità di questa gente, il loro entusiasmo incontenibile, l'eccesso nell'amore e nell'odio, la poesia che aleggia da secoli sull'« isola di smeraldo », deriva dall'accento eroico della religione.

Vado prima di tutto a deporre una corona di fiori al monumento dei caduti in guerra, che è situato sul Diamond, nella piazza quadrata che sta al centro della città alta. Entriamo nelle antiche mura - oggi in gran parte invase da civili abitazioni - dal Ship Gate, la porta

che dà sulla piazza del porto, e percorriamo la bella strada larga che conduce alla sommità del colle e ne discende fino al Bishop Gate, una specie di arco trionfale, sovrapposto nel 1879 al presente portale della rocca, di squadrate forme militaresche. Il Diamond è alla metà del percorso: il monumento domina tutto il circostante paese. Cerimonia semplice e suggestiva. L'occhio corre sul ridente panorama della città, dei colli e del mare. Si scoprono guglie, torri, chiese, palazzi.

Dopo aver deposto fiori sul monumento degli eroi della guerra, sono ben lieto di ricevere con tutti gli onori, a Villa Troy, il vescovo cattolico di Londonderry, Mons. O' Kam, il quale ha auspicato dal cielo benigna la sorte a coloro che dal cielo stavano per sopraggiungere. Faccio trovare tutti gli ufficiali schierati nella sala maggiore della villa e li presento tutti uno per uno. Il prelato pronuncia un discorso pieno di cortesia per l'Italia e ci riempie di affettuosi auguri. Egli è di fede romana e perciò un poco italiano di sentimento.

Tra i luoghi storici di Londonderry passa la nostra prima giornata di sosta irlandese. Nel pomeriggio il caldo si fa piú forte. C'è in Irlanda un tempo bellissimo che batte quello d'Italia. Gli equipaggi, dopo aver visitato la città in lungo e in largo, fanno bagni di mare e di sole presso i loro apparecchi e stanno poi distesi sulle ali a godere il delizioso riposo che abbronza e ritempra i loro corpi da giovani atleti. Spira una tale aria di famiglia in questa simpatica cittadina che ci sentiamo un poco a casa nostra.

C'è stato un piccolo incidente all'idroscalo. Mentre

nel pomeriggio di ieri si stavano facendo i rifornimenti a Colmore Point, la prua alta di una barca ha urtato contro un'ala che nell'« S. 55 » *atlantico* è, come noto, sollevata di appena un metro dall'acqua. Spirava una brezza piuttosto forte: l'urto col mio apparecchio è stato inevitabile. Lo stesso danno ha subíto un altro idrovolante. Non sono, per fortuna, guasti gravi: al massimo due ore di lavoro.

Facciamo a sera una passeggiata in automobile nei dintorni della città. Il paesaggio è caratteristico: un po' mare, un po' lago, un po' fiume. Percorriamo il breve tratto panoramico che si allunga sino all'estrema punta occidentale. Qui è un piccolo castello, Green Castle, con un magnifico bastione. Dentro vi sono alloggi, dove la gente abita in cellette di tipo medioevale: è un ritiro suggestivo per chi vuole stendere i nervi in solitudine. Prendiamo il tè all'aperto. Intorno a noi è la colonia dei villeggianti, vecchie signore, zitelle in cuffia e occhiali, qualche degno pensionato dal viso raso fino al sangue, un sacerdote. (I preti abbondano in Irlanda e partecipano ovunque alla vita civile.)

Sono entrato cosí, quasi senza accorgermene, nel libero Stato d'Irlanda, che quassú ha un lembo di territorio che circonda a linea concava lo Stato indipendente dell'Ulster. Si parla delle differenze di religione, di costume e persino di lingua, dei due paesi d'Irlanda: sedimenti di lotte secolari, che dopo gli ultimi guizzi avuti nel dopoguerra, sono oggi, se non sepolte, per lo meno molto sopite.

Nell'atto del Parlamento di Londra che dopo secoli

di lotta ha consacrato nel 1920 l'«home rule» dell'isola di smeraldo, dichiarandone l'autonomia perpetua e il libero reggimento entro la grande sfera dell'Impero britannico, l'Ulster - un terzo circa dell'Irlanda - fa parte per se stesso: ha il suo Governo e il suo Parlamento distinto da quello di Dublino.

Il confine è guardato da un impiegato di dogana. Io non ho né passaporto, né permessi speciali per valicarlo. Ma tutto si accomoda con cordialità e cortesia: io passo, insieme con tutti i miei compagni, a patto di rilasciare un autografo. Lo rilascio molto volentieri. Ormai abbiamo preso un certo allenamento a questo esercizio, per se stesso piuttosto fastidioso, soprattutto quando è chiesto con insistenza. Ma come rifiutare una firma-ricordo? Qui in Irlanda sono collezionisti fanatici. I miei ufficiali sono presi letteralmente d'assalto dovunque compaiano. Si firma dove si può e quanto si può, per la strada, al ristorante, per le scale... È una anticipazione della maggior fatica che ci attende in America, dove i collezionisti di autografi ci avrebbero aggredito anche nella stanza da letto e in bagno.

Il giorno dopo la piccola «puntata» nello Stato libero d'Irlanda, ricevo un cordialissimo telegramma di De Valera, che mi dà il benvenuto. Rispondo con uguale cordialità.

La sera del 3 ho la gradita sorpresa di una visita di Lord Londonderry, Ministro inglese dell'aria, che pranza con noi alla mensa e mi invita a passare qualche ora nella sua grande villa presso Belfast, dove trascorre il periodo delle ferie estive. Il mio illustre collega, che

conosco da anni, è di una squisita amabilità. Prometto di recarmi da lui il giorno dopo, nel caso che le condizioni del tempo non ci permettano di partire per Reykjavik.

Purtroppo le notizie della notte non sono ancora buone: si è formata un'area di depressione sulla Groenlandia e il barometro segna 738 millimetri sull'Islanda, il che ci renderebbe difficile e pericolosa proprio l'ultima zona d'arrivo della squadra. Occorre rimandare la partenza al giorno 5.

I camerati Grandi e Jung speravano di assistere al nostro decollo: ma Jung deve essere presente a Londra, alla seduta pomeridiana del giorno 4, dove sarà deciso - pare - se la conferenza economica mondiale debba continuare o chiudere i battenti, dopo il messaggio inatteso di Roosevelt: parte in aeroplano, colmandomi di auguri. Anche Grandi deve partire. Va a Dublino ad ispezionare il Consolato. Un abbraccio. Arrivederci! Forse, prima che sia presa una decisione alla conferenza di Londra, noi avremo fatto metà del giro del mondo! Meglio volare fra le nuvole che viverci in mezzo con i piedi sulla terraferma!

Il giorno 4, dopo aver letto i rapporti, sempre sfavorevoli, del nord, parto in volo, insieme con Pellegrini e con Cagna, per Mount Stewart, nella Down Country, sulla riva orientale dell'isola, presso Belfast, a restituire, come ho promesso, la visita a Lord Londonderry.

L'aviazione britannica ci aveva mandato incontro, per salutarci all'arrivo nostro in Irlanda, sei grandi idrovolanti trimotori. Erano ancorati davanti alla città,

e subito dopo l'ammaraggio li ho passati in rivista. Due di questi sono prescelti per portarci fino al dominio di Lord Londonderry. In uno prendo posto io, nell'altro salgono Pellegrini e Cagna. Appena gli apparecchi sono in aria, mi accorgo con meraviglia che a bordo fumano tutti: dai piloti ai meccanici. Io so che nei grossi velivoli inglesi i serbatoi della benzina sono tutti sulle ali. Non vi è dunque pericolo. Ma quando mi viene offerta una sigaretta (Dio, con che gusto l'avrei fumata!) rifiuto con un gesto istintivo, come se fossi invitato a commettere un sacrilegio. Noi abbiamo infatti, a bordo, l'ossessione dell'incendio. Già mi ero divertito a farmi descrivere da Jung la scena, per lui nuovissima, della disinvoltura con cui, durante il volo da Londra a Londonderry, i meccanici di bordo avevano preparato il tè con un fornello a petrolio dalla larga fiamma. Mi ero divertito a terrificarlo con un allarme postumo, in realtà senza riuscirvi. Il nostro flemmatico Ministro che, per molti tratti, pare stampato sullo stile anglosassone, partecipa al fatalismo comune a noi aviatori: « Se è destino... ebbene, morirò sopra un aeroplano inglese! »

Lord Londonderry è il classico signore inglese: dalla linea alta e schietta, come un tronco d'albero vigoroso, con un viso rettangolare che potrebbe essere inciso su una medaglia, con tratti giovanilmente freschissimi: occhi chiari di cristallo, appuntiti come spilli sull'interlocutore: con quel tanto di superiormente negletto, un po' distratto, un po' dimentico, che forma la squisita civetteria dell'aristocratico inglese, lo *chic* delle

alte classi, le quali odiano, come la peggiore volgarità, - e non hanno torto - l'ostentazione dell'eleganza.

Ho sempre avuta una spiccata simpatia per gli inglesi di buona razza: con il loro egoismo insulare, su cui corrono tante ingiuste leggende, ho visto che è possibile intendersi, spesso assai meglio che con la decantata fraternità latina. Naturalmente bisogna intenderli e farsi intendere. Quando l'inglese vi stima, è subito pronto a mettervi sul medesimo altare nel quale, con candida semplicità e franchezza, adora se stesso, come l'essere piú perfetto della creazione.

Cosí replicatamente (e l'ultima volta a Ginevra durante la conferenza del disarmo) avevo passato qualche tempo con Lord Londonderry, un conversatore affabile e interessante, ricco di esperienze molteplici, di mondanità e di politica.

La residenza estiva di Lord Londonderry è al sud di Belfast, là dove la penisoletta di Ard protende in mare, come un dito abbassato verso la prossima costa inglese, l'ultima punta dell'Ulster del nord.

Da Londonderry a Mount Stewart sono circa 150 chilometri in linea retta. Nel volo mi accompagna anche l'Air Marshall Clark Hall. Passiamo il ridente paese che sta alle spalle del golfo di Lugh: attraversiamo il Lough Neagh, grande lago rettangolare, dalle rive pianeggianti orlate come una trina, lasciamo alla nostra sinistra Belfast, e dopo poco scendiamo nel golfo che forma per cosí dire l'ascella della penisola presso Newtownards, una cittadina, nonostante il nome, antichissima, nella cui cattedrale i marchesi di Londonderry

hanno le tombe patrizie e una gran colonna-monumento eretta a memoria del quinto marchese della casata, che conta guerrieri e statisti senza interruzione.

Mount Stewart è a pochi chilometri, coperto da un parco meraviglioso, che dalla sommità del dominio, su cui spicca il bellissimo edificio in stile settecentesco neo-classico dei marchesi di Londonderry, scende digradando verso le acque azzurre del mare. Superbi viali lo percorrono. È il regno delle ninfe boscherecce, o meglio, una intatta selva di druidi celtici, odorosa di muschi e di licheni, dai tronchi secolari a cui il rampicante verdissimo si stringe in amplesso eterno. Il pubblico vi ha accesso un giorno alla settimana, secondo la tradizione longanime dei gran signori inglesi. Lord Londonderry ci accoglie con squisita amabilità, con vigorosissimi «*how do you do*», a cui risponde una forte stretta di mano.

Visitiamo con lui il suggestivo dominio. Vi sono particolari di straordinario interesse. Una delle cose che piú mi colpisce, è una aiuola costruita in forma di enorme mano che allunga le dita sul terreno. In primavera essa si invermiglia tutta di fiori rossi e cosí compare a chi sopraggiunge dall'alto. Lord Londonderry mi dice che questa mano color sangue ricorda un'antica leggenda irlandese. Non giurerei di aver capito proprio tutto quel che il simpatico Lord mi racconta mentre si cammina nel parco, perché il suo francese, di schietta pronunzia anglosassone, pur non arrivando alla perfidia del mio, che adopero per suprema necessità, è piuttosto ermetico. Ma insomma ho capito che si

tratta di questo: nell'evo medio, un eroe conquistatore, un cavaliere bretone, dei tanti che scorrazzavano allora per queste coste, tentò invano di sbarcare. Non essendoci riuscito, perché respinto, si tagliò una mano e la gettò sulla spiaggia, in segno di conquista, per prendere possesso della terra ambita...

Passa qualche ora deliziosa, tra ricordi aviatori antichi e recenti, previsioni di sviluppi immancabili nelle grandi comunicazioni aeree mondiali, digressioni sulla politica aviatoria, memorie di guerra, di viaggio, di caccia. La nostra impresa colpisce la fantasia di Lord Londonderry. Quando lo lasciamo comprendo che la nostra amicizia si è ancora cementata: il navigare, sia per mare sia per cielo, resta sempre, per un inglese, la piú grande e nobile occupazione dell'uomo.

Quando giunge l'ora del ritorno è già prossima la sera. Scende il crepuscolo e sta salendo in cielo la luna. Ripartiamo dunque per Londonderry in automobile, attraverso Belfast. La chiarità della notte, inondata dai raggi lunari, ci consente di ammirare il superbo paesaggio che assume risalti romantici alla Walter Scott. Questa terra è piena di antichi castelli e di ville sontuose: bei giardini aperti a ventaglio, ricami vegetali di aiuole fiorite, labirinti di arbusti, boschi selvaggi: qui è il dominio di Lord Dunleath; là, il gran cavaliere d'Irlanda John de Courcy impalmò nel 1180 la figlia di Re Godfred del Man; a Grey Abbey, un po' piú lontano, questa donna straordinaria, rimasta vedova, fondò il monastero dei cistercensi, che custodí e tramandò ai posteri la cultura dell'isola nell'età di

mezzo: ad Ardkeen le rovine di un castello rammentano a noi trasmigratori frettolosi le gesta di Guglielmo il Selvaggio, che insieme con il de Courcy conquistò l'Ulster e lo dominò... Quanta storia intrecciata a leggenda, il ferro della strage sposato alla croce, il santo vicino al tiranno, il monaco trasformato in guerriero... Tutta l'Irlanda è qui, aperta al nostro sguardo indagatore, nelle penombre incantate della notte lunare!

Passiamo a Londonderry ancora una notte, fra il 4 e il 5 luglio, con la certezza che domani si parte. Infatti i bollettini indicano un miglioramento del tempo su tutta la rotta. Dànno per sicura una discesa della pressione sulle coste irlandesi e un livellamento della depressione, pur persistendo a nord-ovest della Groenlandia il minimo della pressione che vi si è stabilizzata da qualche giorno.

Non sono le condizioni ideali per affrontare una tappa di 1500 km., tutta sull'oceano. Ma vi è il timore di essere piú tardi bloccati dal mal tempo alla base di partenza. In questa Crociera occorre essere pronti ad ogni istante per scegliere il bene, lasciando da parte il meglio.

Alle 10 imparto l'ordine agli equipaggi di imbarcarsi. In meno di mezz'ora, alle 10.30, i 110 uomini sono sui loro apparecchi.

Gli addii alla folla irlandese sono commoventi: il cuore di qualche ragazza parte in volo con la squadra verso i gelidi cieli del nord e passerà il mare, arriverà con noi in America. Come i cavalieri del San Graal, noi non possiamo fermarci. Altro è il nostro destino!

Sono l'ultimo a salire. Saluto gli ospiti gentili a nome di tutti: mi imbarco.

I motori sono già in moto e scaldano l'olio e l'acqua al gavitello. Il cielo è bello. Sappiamo che troveremo, da Londonderry a Reykjavik, molte occasioni per dimostrare il nostro sangue freddo. Fumo metà di una sigaretta. Metto l'altra metà in tasca, per il momento dell'arrivo. Sono le 11.42. Do il segnale della partenza. Mentre tutti i 48 motori rombano come indemoniati, riempiendo di ululi profondi le boscose rive del Foyle, il mio apparecchio si lancia sull'acqua, la taglia come un razzo, lasciando una scia di spume candide al passaggio. Uno stacco brusco. Un lancio improvviso ci sbalza in aria come bolidi. Siamo sul cielo. Facciamo un lungo giro a sinistra sul Foyle, sorvolando a larghe, eleganti volute la città, con i due apparecchi sezionari sulla destra e sulla sinistra. Diamo tempo alla formazione di completarsi in cielo. Dietro di noi in meno di 10 minuti partono a triangoli isosceli, perfettissimi, tutte le altre squadriglie come in un esercizio regolare di fanteria in piazza d'armi. Il mio apparecchio punta allora decisamente verso il nord-ovest, là dove, tra le cortine spesse dello sconfinato orizzonte marino, si nasconde l'isola del ghiaccio, l'Iceland, il trampolino da cui spiccheremo il volo piú ardito verso il nuovo mondo.

Lancio per radio un messaggio di saluto alla città di Londonderry, la cui memoria non si cancellerà mai piú dal nostro cuore.

Alle 12.02 sorvolo il faro all'ingresso del Foyle e ac-

costo a sinistra: alle 12.10 lascio, sempre sulla sinistra, l'ultimo promontorio della terra irlandese, il Malin Head, ed entro nell'aperto oceano. Il mare è leggermente mosso con corrente uscente, bassa marea, vento da nord leggiero, cielo per otto decimi coperto da cirri.

In complesso le prime due ore di volo si svolgono in un'atmosfera ideale. Attraverso i cirri, il bel sole irlandese compare spesso e ci accompagna con benigna carezza. Venti moderati soffiano dal sud-est, spingendo i nostri apparecchi a tempo di record verso il nord. Regna a bordo una grande allegria. Il braccio di mare al traverso delle Ebridi non smentisce la sua fama di calme piatte, persistenti durante i mesi di giugno e di luglio. Forse i meteorologi, anche per la rotta rimanente, si sono sbagliati... Girando lo sguardo intorno, tutta la formazione si scopre alle mie spalle: bellissimo colpo d'occhio, che mi inorgoglisce e mi commuove. Un'ala accenna appena appena a sinistra, l'ala opposta con movimento dolce la rimette orizzontale: dondolii dell'aria che culla il piú idillico volo che si possa immaginare. Sotto è il mare azzurro, liscio, immobile.

Alle 12.24 sorvoliamo due piropescherecci che ci salutano con le sirene, impennacchiando di vapor bianco i fumaioli. Alle 12.35 scorgiamo una nave sulla nostra destra. Il motore passa dai 1600 ai 1650 giri. Voliamo a 100 metri di quota...

Ma l'illusione non poteva continuare. Il cuore, in fondo, già l'avvertiva: sarebbe stato troppo bello!

All'inizio della terza ora, alle 14, vedo, poche miglia avanti a noi, una specie di linea gialla contro l'oriz-

zonte. In principio sembra foschía. Ma presto ci accorgiamo che è ben peggio. Ci siamo. È la nebbia: la terribile nebbia del Mare del Nord.

Faccio appena in tempo a scrivere sul taccuino un radio-circolare agli apparecchi, con cui ordino di allargare la formazione secondo le disposizioni. Io scendo a 30 metri: vi è un mare mosso e lungo. Spira un vento leggero, per fortuna favorevole. Si naviga in piena nebbia per 25-30 minuti.

Il primo contatto con la nebbia produce sempre un effetto certo: il cuore va in gola. Per quanto tutti sappiamo che è impossibile non incontrarla, sono presenti i rischi che incombono: una insensibile picchiata può far infilare l'apparecchio in acqua: la difficoltà di mantenere la quota, quando si è cosí bassi, è notevole, per la differenza di pressione che occorre sempre precisare sugli altimetri: se v'è differenza di pressione, l'altimetro può dire 50 quando si naviga a 10 metri: se però si cabra per uscire dalla nebbia, si corre pericolo di essere investiti o di investire.

Gli occhi cercano di bucare la nebbia: tento di indovinare, con le mani rattrappite sul volante, la superficie marina che sta sotto di noi, pronto, se apparisse l'acqua, a salire fulmineamente...

Il volo dura cosí per 30 minuti, ma sembra eterno. All'infuori di queste impressioni inevitabili non vi sono difficoltà gravi. La temperatura è alta. Non vi è pericolo di formazioni ghiacciate sulle ali.

Alle 15.30 subentra una schiarita: tutto l'orizzonte è chiuso ma la visibilità è di un chilometro. Mando un

radio-circolare alla squadra avvertendo che esco dalla nebbia. L'*I-Bise* che aveva fatto da perlustratore, salendo a 700-800 metri, riprende la formazione. Ma quasi subito dopo, la navigazione riprende in condizioni difficili. Il mare si fa agitato: soffia un forte vento da ovest-sud-ovest, il cielo si oscura sempre piú e si confonde con l'orizzonte marino. Cadono forti piovaschi. Navighiamo a pochi metri. Ancora una volta la formazione si allarga. L'acqua si vede e non si vede. Passa cosí un'altra mezz'ora. È un volo atroce, che sfibra: uno sforzo sui nervi che diventa una tortura: mi dolgono gli occhi. Pare di sfiorare l'acqua. Cagna tiene lo sguardo fisso sugli strumenti. Tra noi parliamo a gesti. Anche il mio aiutante, di solito roseo come il ritratto della salute, ora è pallido, coi muscoli del viso tirati. Ma siamo calmi. Avverto i piloti di prendere quota in cerca di una zona migliore. Trovo un'altra schiarita, poi ancora nebbia e nebbia che supera la quota piú alta, poi, finalmente, o gioia sovrumana, ecco il cielo libero! Lancio un radio ai compagni per avvertirli che siamo usciti dall'inferno bianco. Ora la visibilità è piú che sufficiente. Navighiamo con tranquillità. Ma il tempo è sempre cattivo. La temperatura è a 10 gradi.

Abbiamo lasciato la nebbia alle nostre spalle: in compenso troviamo un mare terribile: guai se un apparecchio dovesse ammarare! Abbiamo molto vento in poppa che ci aiuta. Sul livido orizzonte oceanico non una vela, non un vapore. Tutto è grigio e tetro sopra un panorama di onde arricciate, che ci sembrano

quelle del Tirreno sotto Livorno durante i più duri libecci: acque da mar morto, in collera con i vivi. A un certo punto mi accorgo che la pioggia si è mutata in nevischio. Mettiamo il motore a 1445 giri. Sono le 16.49. Ecco da lungi un accenno di terra: sono le isole di Vestmannaevjar: un gruppo di isole nere protette da alcuni scogli paurosi che sembrano panettoni sull'acqua, con un picco piú alto che arriva ai 300 metri. La costa islandese non dista ormai che poche diecine di chilometri. Dietro l'isola maggiore è una piccola città di pescatori. Ma nulla è possibile vedere. Il nostro volo piega ora a sinistra verso la penisola di Reykjanes. Scorgo a un tratto una roccia coperta di neve. Ma che accade? Proprio sul punto in cui sto per sorvolarla, si innalzano stormi di centinaia di gabbiani: la neve se n'è andata e non rimangono che pietraie nere e aspre. Dovremmo ora tagliare la penisola per entrare, dopo 30-40 km. di terra, nella baia di Reykjavik. Qui la costa non offre alcun rifugio. La mèta si avvicinerebbe. Ma per quanto io guardi non è possibile scorgere il profilo delle montagne che pure io so emergere dalla costa, alzarsi su tutto il crinale della penisola per continuare poi sino agli altipiani nevosi e vulcanici dell'interno. Come affrontare queste cime invisibili, sia pure per 20-30 chilometri? Anche Cagna ritiene che sia piú sicuro costeggiare, girando tutt'intorno il promontorio, dalla parte di Reykjanes, al capo Utskalan, cosicché allunghiamo di circa 20 minuti il nostro volo. Alle 17.20 siano all'estuario dell'Olfusa. Accostiamo a sinistra. Alle 17.25 siamo su Selvogrues.

Piove a dirotto. Alle 17.45 sorvoliamo Osar. Alle 17.48 siamo in vista di Reykjavik, nella baia che è tutta coperta di nuvole basse.

Dobbiamo ancora seguire la costa per definire meglio la configurazione della città: ancora non riusciamo a scorgere le montagne che proteggono Reykjavik alle spalle: vedo il campanile dell'unica chiesa cattolica della città. La terrazza che lo sovrasta è nera di gente. Vi sono alcune navi nel porto: urlano le sirene.

Riconosco quindi il punto di ammaraggio e scendo con un vento forte in prua che frena e sostiene l'apparecchio durante la manovra. Sono le 18 in punto. Abbiamo percorso 1528 km. (la tappa teorica era di km. 1432) in ore 6.18 alla velocità effettiva di 243 km. all'ora: un tempo da record!

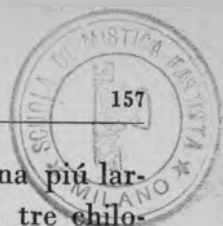
Ma proprio quando tocchiamo acqua viene il difficile. Non possiamo prendere il gavitello di traverso al vento. Allora ricorriamo al motore e poiché l'apparecchio non gira, con le cappe che inalberiamo a mano sull'estremità dell'ala, facciamo una vela. L'idrovolante, trasformato in veliero dalla strana attrezzatura, arriva finalmente a prendere il gavitello. È uno spettacolo curioso e insolito: una manovra che ci porta via 40 minuti di tempo. Finalmente l'idro è ormeggiato con la bandiera issata flottante al vento. Soltanto allora mi accorgo che... ho freddo. Un battello si avanza verso di noi. Scopro il volto amico del capitano Altomare, comandante della base; vicino a lui, nel battello, si erge - bella feluca, aureo spadino e mantellino che fa tremare a guardarlo - una figura di diplomatico

in alta uniforme, flemmatico, impassibile. È la faccia rubiconda del Consigliere di legazione Tommasi che viene a rendere omaggio. Gli grido: « Che tempo da feluca! ». E penso istintivamente al mio amico De Bono, che ha tanta simpatia per questo copricapo, avanzo di tempi lontani... Ogni malumore è caduto. Resta solo il pizzico pungente del clima subpolare. Sbarchiamo. Un giovane aitante è sulla riva tra altre autorità islandesi: è il primo Ministro con la moglie e una piccola bimba che mi ricorda la mia bionda, lontana Valeria. La piccina, graziosissima, mi offre un piccolo mazzo di fiori. Fiori in Islanda: che dono prezioso! Ringrazio con calore.

Vi sono anche alcuni giornalisti italiani e stranieri. Ho appena messo piede su terra che una giornalista inglese mi chiede:

— Dove sperate di fare la vostra prossima Crociera?

— Abbia pazienza, cara signora, che finisca questa — le rispondo — poi vedremo...

Mi colpisce subito, un grande hangar. Mi dicono che è stato costruito dai tedeschi qualche anno fa per ricoverarvi gli apparecchi che avrebbero dovuto servire a una linea regolare di circumnavigazione dell'Islanda. Fu costituita una regolare società anonima... che naturalmente fallì. Tra le casse sfondate e l'altro materiale in disuso, furono poco tempo fa scoperte, dagli italiani della base, parecchie azioni abbandonate e dimenticate... *Sic transit*. Per oggi lo stato del mare c'impedisce d'iniziare i rifornimenti. Pazienza. Sarà per domani. Do l'ordine di sbarco agli equipaggi, poi

per una piccola strada ripida, quindi per una più larga, saliamo verso la città che dista due o tre chilometri. Reykjavik ci accoglie in un nitore da festa del nord, lungo le sue strade linde, dalle casette di legno pulite, civettuole, eleganti. Vi è una gran folla gaia intorno a noi. Impossibile comprendere le parole. Ma gli occhi e i gesti si esprimono da soli. Un « benvenuto » simpaticissimo.

Il corteo delle automobili ci conduce all'albergo Borg attraverso quasi tutta la città. Sulla piazza Austur Vollur la dimostrazione del popolo islandese si fa imponente. Il Primo Ministro, prima di congedarsi, lancia alla folla un hurrà per l'Italia. Giunti all'albergo continuano gli applausi per lungo tempo. La folla staziona in permanenza davanti all'ingresso.

L'albergo Borg non è grande: ma costruito secondo tutte le regole della comodità moderna: è straordinariamente lindo come tutte le abitazioni islandesi. Qui si svolge la vita elegante della città. Riceviamo un'impressione gradevole nel visitare i nostri alloggi. Molte personalità islandesi e straniere vengono a farmi visita. Scambio quattro parole con i giornalisti italiani. Redigo il rapporto personale per il Duce al quale comunico la mia soddisfazione per la perfetta condotta degli equipaggi durante la tappa lunga e difficile: gli esprimo la mia riconoscenza per l'interesse continuo che dimostra per noi. L'assicuro che la sua immagine di Capo brilla di continuo davanti ai nostri occhi. Essa ci condurrà alla vittoria. Desumendo dai dati meteorologici le previsioni sulle prossime giornate, l'informo

che, molto probabilmente, sosteremo per qualche giorno a Reykjavik.

Dovrebbe essere l'ora del meritato riposo. Siamo tutti un po' stanchi. Io salgo per ultimo nella mia stanza.

Ma è un affare difficile affrontare la prima notte nelle terre iperboree, dove la luce solare non cessa mai. Per giunta le finestre dell'albergo sono senza imposte, come quelle di tutte le case di Reykjavik ed hanno le tendine di un delicato azzurro che producono nella stanza un chiarore diffuso da pieno giorno. Tento invano di prender sonno. Alfine mi decido a compiere un'operazione piuttosto strana, ma indispensabile: inchiodo una coperta agli infissi della finestra e tappo alla meglio tutti i buchi da cui filtra la luce. Cosí si crea una certa penombra. Posso ributtarmi sul letto in attesa del crepuscolo che qui avviene a mezzanotte ed è seguito immediatamente, a mezzanotte e un minuto, dalla nuova aurora. Il sonno scende infine rigeneratore.

Capitolo VII

LA TERRA DEI VICHINGHI

La mia prima giornata di soggiorno a Reykjavik incomincia con un rapporto agli ufficiali dello stato maggiore, insieme con i quali leggo i brutti bollettini meteorologici che mi pervengono dal prof. Baumann, che ha il suo ufficio di raccolta e di trasmissione in Groenlandia, a Julianehaab. Poi, un giretto per le strade. Il palazzo del governo si trova nella piazza principale della città. Non può dirsi certo una sede sontuosa, ma spicca sulla piazza per la semplice e gentile armonia delle sue linee. L'Islanda è uno stato libero che ha in comune con la Danimarca soltanto la persona del Re e la rappresentanza diplomatica all'estero. Il governo consta di tre ministri, della Giustizia, dell'Industria e Commercio, e delle Finanze. Vi è un Parlamento composto di 142 deputati che ha la sua sede in questa stessa piazza al secondo piano del palazzotto dell'Università. Si chiama l'Althing. È il piú vecchio istituto parlamentare del mondo perché risale al 931: ha celebrato qualche anno fa il primo millennio. Alle feste partecipò anche una delegazione italiana col vice-presidente della nostra Camera dei deputati on. Fausto Bianchi. I deputati islandesi sono

cosí discreti da radunarsi, di solito, una volta l'anno e non pare che diano noie eccessive al loro Governo. Fino al 1798 usavano riunirsi in pittoresche sessioni estive a Pingvellir, all'aria aperta.

Sulla stessa piazza Austur Vollur, ci si presenta la chiara e snella cattedrale luterana la cui costruzione risale alla fine del 1700: la facciata è stata finita nel 1847: è in pietra e mattoni: ha un bel portico in stile romanico e svelte finestre a tutto sesto. Un grande stemma islandese, che rappresenta un falco in argento su campo azzurro, spicca sul campanile. Il maggior poeta d'Islanda, Hallgrimur Pjetursson di cui, a dir la verità, imparo il nome soltanto adesso, è ricordato in un obelisco presso l'entrata della chiesa. L'interno di questa è molto semplice e può contenere dalle tre alle quattrocento persone.

Subito contiguo alla chiesa è il palazzo della Università: una Università molto giovane, perché conta appena 20 anni, 20 professori e 120 studenti. A pianterreno vi è la biblioteca, molto ricca, in proporzione all'isola e alla sua capitale: centomila volumi e ventimila manoscritti. Accanto alla biblioteca, un piccolo museo di pitture di artisti islandesi e stranieri; adiacente a questa, l'archivio di Stato dove si trovano alcuni documenti storici molto interessanti sulla vita dell'Islanda che risalgono al secolo X e XI.

Altri palazzi circondano la piazza, in mezzo alla quale è il monumento ad Alberto Thorwaldsen, l'insigne scultore nato in quest'isola nel 1770, ma per molti anni vissuto in Italia, amico del Canova e di Goethe,

con il quale condivise l'entusiasmo per Roma e per la rinascita neoclassica dell'arte agli inizi del secolo scorso. La statua che ammiriamo in questa piazza è un autoritratto: lo scultore si è raffigurato nelle forme esili e gentili che lo resero tanto caratteristico presso di noi in Italia. E ritto sul piedistallo e sembra sorridere al verde tenerello del prato circostante, che è rigorosamente protetto da una cancellata. L'erba è preziosa in Islanda. Nella cattedrale è custodita un'altra opera insigne del grande scultore: un fonte battesimale pieno di classica grazia.

Queste vestigia d'arte e di cultura colpiscono subito chi per la prima volta visita Reykjavik. Si giunge dal sud Europa all'Islanda con strane prevenzioni: si crede che gli eredi dei grandi navigatori dell'alto medioevo abbiano mantenuto una certa selvaggia e barbara forza e vivano isolati dal mondo civile. Invece questo paese partecipa, insieme con gli Stati scandinavi, a tutto il risveglio della moderna civiltà: è una delle terre piú progredite e piú colte del mondo. Non vi sono quasi analfabeti. Le scuole pullulano dappertutto. Ogni paese ha la sua piccola biblioteca circolante e vi fu chi, anni or sono, affermò che la media cultura degli islandesi supera quella della Germania e dell'Inghilterra. Forse è una esagerazione. Certo suscita una piacevole meraviglia lo stile e il ritmo di vita di una piccola città come Reykjavik, dove nulla manca di ciò che l'uomo ha pensato e creato per rendere l'esistenza sociale piú agevole e piú sicura. Vi sono banche floride e prosperose, come la Banca Na-

zionale d'Islanda e la Banca Popolare; l'ospedale di San Giuseppe ha un reparto chirurgico che potrebbe figurare in una delle grandi cliniche del continente. L'ospedale sorge sopra una collina ad ovest di Reykjavik ed è circondato da un grande giardino che da una parte confina con la chiesa cattolica e dall'altra con la scuola dei marinai. È diretto da preti cattolici e fu inaugurato nell'ottobre del 1902. Nessuna limitazione o distinzione religiosa o di nazionalità regola l'ammissione degli ammalati.

Una piaga terribile contro la quale l'Islanda ha lottato vittoriosamente per tutto il secolo scorso è la lebbra. Essa fu importata dai norvegesi. Fin dal 1600 furono creati i lazzaretti di isolamento. Parve diminuire di violenza alla metà del 1700, ma riprese poi ancor piú virulenta agli inizi del secolo scorso. Nel 1898 per un lascito di una nobile famiglia di Copenaghen fu costruito l'attuale ospizio di Laugarnes, dove sono ricoverati gli ultimi disgraziati lebbrosi. Severissime misure igieniche e profilattiche prese in tutta l'Islanda sono riuscite a circoscrivere la terribile malattia e a vincerla, si può dire, completamente.

Pochi paesi sono piacevoli e suggestivi quanto l'Islanda per un uomo di fantasia. È la terra classica delle saghe e delle leggende del nord. La storia della colonizzazione dell'isola è molto interessante. Mi diverto a farmi raccontare qualche bella tradizione paesana che ha i colori della fiaba d'avventure. Il fondatore della città fu il grande navigatore scandinavo Ingolfen. Egli perlustrava questi gelidi mari in cerca

di nuove terre. Partendo dai suoi paesi di origine aveva dichiarato che il suo viaggio sarebbe finito soltanto allorché la nave avesse approdato sulla riva di qualche isola ignota. Ivi egli poi si sarebbe stabilito per sempre. La nave si fermò infatti sulla costa d'Islanda a Ingolfskordi, che oggi è un piccolo paese di pescatori. Piú tardi il navigatore si fissò sul posto dove oggi sorge Reykjavik, che in lingua danese significa « città fumosa ». Il nome gli derivò forse dalle terribili nebbie che d'inverno la seppelliscono completamente sotto una spessa coltre o dai *geiser* che lanciano acqua calda e fumo. Piú tardi, circa 70 anni dopo, un altro leggendario avventuriero del mare, Erik il rosso, partí da quest'isola in cerca di altre terre. Aveva ereditato la passione del grande Ingolfen. Coi suoi vichinghi dalle navi purpuree giunse certamente fino alla Groenlandia: la tradizione islandese vuole che toccasse anche la terra d'America, il Labrador e il Canadà, parecchi secoli prima di Cristoforo Colombo. Checché ne sia, è certo che la passione marina mai è venuta meno su quest'isola entro la quale l'oceano si affonda, nelle lunghe baie e nei fiordi, che ricamano le coste e la rendono cosí suggestiva. Anche oggi la popolazione d'Islanda vive sul mare e per il mare. Il grande prodotto che basta a nutrire l'isola intiera è il pesce nelle sue uniche varietà del merluzzo e del salmone. Di esso si fa una tale esportazione nel mondo che il reddito è sufficiente a colmare tutte le spese pubbliche e private del piccolo stato d'Islanda, il quale all'infuori del pesce e di un'agricoltura primitiva e limitata a grami pa-

scoli, nulla possiede che possa essere utile alla vita.

Curiosi come siamo d'ogni forma di vita vivente, la lavorazione del pesce attira la nostra attenzione. Fin dal primo giorno osserviamo quanta parte vi prendano le donne anche giovanissime della città. Ragazze che abbiamo visto frequentare alla sera l'albergo Borg in abbigliamenti pieni di gusto da fare invidia alle parigine, le troviamo la mattina seguente in abito di lavoro con lunghi camici grigi o bianchi, calze grosse, scarpe con le suole di legno, tutte intente a salare il pesce o a insaccarlo. Altre sono impiegate negli uffici di spedizione o di contabilità, ma nella tenuta diurna non differiscono molto dalle loro colleghe che attendono ai lavori piú grossolani. Un particolare ci spiega molte cose: lavorano tutte con le mani accuratamente guantate. La mano è il grande indice della finezza di una donna. Quando alla sera vengono all'albergo Borg, nei loro elegantissimi abiti moderni e scollati, e volentieri accettano di fare un ballo con i miei ragazzi, è impossibile dire che le mani bianche, quasi diafane, affusolate e curatissime di queste signorine siano le medesime che trattano durante il giorno la dura cotenna del baccalà. Ma cosí è. Nessuno se ne stupisce. Non è difficile incontrare, specie nei giorni di festa, gruppi di donne dell'interno nei caratteristici costumi islandesi, e bisogna aggiungere che esse sembrano, allora, ancor piú belle. Oggi, come centinaia di anni fa, la sottana di raso o di panno scende ampia dai fianchi, ordinariamente di color nero: sopra è un grembiule di tono piú chiaro: la giacchetta, anch'essa nera,

è attillata, aperta sul petto e lascia vedere una camicetta bianca e una pettorina di crespo rinforzato. La cintura e gli ornamenti del petto e del collo sono per lo piú in filigrana d'argento e d'oro e molto ricordano i monili dei lontani popoli caucasici: lo *stokabelti* presenta gli stessi fini motivi cesellati, gli stessi leggiadri intrecci della filigrana. Una cuffia originale copre i capelli: è costituita da un pezzo rotondo di panno nero di una ventina di centimetri di diametro, che viene fissato sul capo mediante spilloni, e lascia pendere, a sinistra, fin sulla spalla, un velo di seta, collegato al cappuccio mediante un fermaglio a forma di conchiglia, in oro o in argento, simile a quelli che si usavano un tempo per tenere unite le trecce. Di solito la donna islandese ha una pettinatura liscia con la scriminatura nel mezzo; la fronte è libera e scoperta, e i capelli vengono raccolti dietro la nuca. Nelle cerimonie maggiori, e soprattutto in chiesa, invece del consueto copricapo da donna portano un'altra cuffia terminante a punta, a forma di berretto frigio, il cosidetto *faldur*, al quale non di rado appendono un velo bianco. Sulla fronte viene girato un nastro con bottoni di filigrana. La cintura, il busto e il vestito hanno fregi di argento rappresentanti foglie di quercia. Molti abiti da sposa hanno cosí un valore di mille e piú corone danesi e vengono trasmessi di generazione in generazione, durante intieri secoli.

Alla rude fatica quotidiana partecipano anche studenti e figli della borghesia, nelle ore in cui le altre occupazioni lo permettono. E anche l'elemento ma-

schile si presenta nei luoghi mondani piú tardi in abiti da società impeccabili. L'uso di passar la serata fuori di casa, in uno svago onesto e gaio, è universale. L'albergo Borg raccoglie la parte piú eletta della popolazione. Nell'ampia sala da pranzo, occupata per metà dai miei ufficiali, la vita ferve sino a tarda ora. Il temperamento degli islandesi, uomini e donne, è improntato alla maggiore cordialità. Non stentano a stringere relazione con gli ospiti straordinari, che, questa volta, sono piovuti dal cielo, sull'isola. Col tratto semplice che è proprio della gente del nord, ogni imbarazzo, compreso quello della lingua, è presto levato di mezzo.

Ogni sera, durante la mensa, si alzano festosi canti: le strofe di « Giovinezza » e la canzone degli alpini si intrecciano con l'inno a Roma, che è una variazione del celebre carme d'Orazio: « O sole nulla di piú grande possa tu vedere di Roma... »

I miei ragazzi atlantici sono cavalieri nati e amano tutti il bel sesso, specialmente quando, come qui in Islanda, è bello davvero. Qualcuno, piú giovane, tenderebbe a intrecciare su due piedi un buon flirt. Ma le ragazze islandesi sono piú svelte di quanto non sembri. Anche le piú umili, come le cameriere, hanno un grado di educazione e di cultura che forse supera la media delle nostre fanciulle borghesi. A proposito di cameriere, ve ne è una bellissima, dalle mani affusolate e candide come quelle di una principessa. Come figura è una autentica perfezione. Potrebbe servir di modello al piú classico degli scultori antichi e moderni.

Sul torso eretto, un collo fine e una testa bionda da fiaba. Vi si perde dietro, con giri languidi degli occhi e atteggiamenti romantici, il capitano Clingheri, fratello del mio vecchio amico Umberto. Ma non pare che la galanteria del giovane atlantico arrivi a un esito fortunato. Sua Maestà la cameriera - come la chiama il tenente colonnello Longo, che ha pure il cuore molto tenero per le bellezze islandesi - sa tenere sulla corda i suoi adoratori. Le imprese sfortunate degli atlantici piú audaci sono oggetto di gai commenti e di frizzi ininterrotti da parte dei colleghi. Anche quando le ragazze della città, che sono bevitrici intrepide di liquori, indulgono piú del solito al *wysky* e al *gin*, non perdono mai il controllo di se stesse.

Poi c'è un altro inconveniente. Raccontando la nostra vita di Reykjavik, vien fatto di parlare delle ore di sera e delle ore di notte. Ma è un modo di dire che deve essere applicato per l'Islanda con relatività: perché nell'isola, come è noto, per sei mesi dell'anno è giorno perpetuo. Accade cosí che il colonnello Longo, dopo aver stretto di assedio una bella donna, con pazienza straordinaria, riceve finalmente un appuntamento con queste parole:

— Sta bene: arrivederci nel parco all'una dopo mezzanotte...

Lí per lí il colonnello canta vittoria. Ma si è dimenticato che nella parte occidentale dell'isola non esiste un albero che superi i 50 centimetri (anche questi sonò rari) e che all'una dopo mezzanotte splende, in questa stagione, un sole pallido sí, ma luminoso. Cosí

quando si reca all'appuntamento, col passo furtivo del conquistatore, non trova né l'ombra amica della notte, né il parco sognato, ma uno spiazzo aperto e visibile da tutti i lati. L'avventura finisce troppo presto.

La cortesia degli islandesi è cosí espansiva e simpatica che io penso di ripagarli in qualche modo con un dono che immagino gradito. Prima di partire dall'Italia il mio vecchio e caro amico dottor Carlo Pareschi, direttore generale dei Consorzi Agrari, ha fatto alla squadra l'omaggio di 24 casse di pesche, una cassa per apparecchio. Sono esemplari stupendi dei produttori piú noti della mia terra. Mi preoccupo súbito di farle scaricare, per offrirle alle autorità e agli amici di Reykjavik. Ma, che è che non è, al momento di compiere l'operazione non se ne trovano che tre cassette. Alle mie domande viene risposto che tutte le altre hanno sofferto per il lungo viaggio e per il caldo, che le pesche si sono guastate, che non erano piú presentabili e come tali sono state buttate via. Capisco il latino. Le pesche sono state mangiate dagli equipaggi: deboli come Eva, che non ha resistito alla tentazione della mela, ogni uomo si è fatto la parte sua. Ma faccio finta di non capire e prendo per buona la spiegazione che mi vien data. Dispongo che almeno le tre cassette superstiti siano distribuite agli amici di Reykjavik. Di esse due vengono portate al Primo Ministro, l'altra al Sindaco. Aperte le cassette e comparse le pesche bellissime, in stato di perfetta conservazione (erano state collocate nel tunnel dell'apparecchio che è il posto piú fresco e piú sicuro), i destinatari del dono

restano in estasi. Questa, per l'Islanda, è una rarità assoluta. Soprattutto entusiasta è stata la piccola bimba del Primo Ministro, che, forse, non le ha mai vedute e assaggiate. Per portare le pesche fino in Islanda bisogna proprio adoperare il mezzo aereo, perchè con gli ordinari mezzi di navigazione è impossibile, effettivamente, che arrivino sane: per cui si tratta in sostanza di una importazione proibitiva. La notizia dell'arrivo della frutta italiana si sparge fra i giornalisti e prende le proporzioni di un avvenimento.

Ma, a parte le pesche, io penso quanta altra produzione agricola italiana, oltre a quella industriale, potrebbe essere trasportata in questa isola il cui suolo ben poco produce. Gli islandesi, come ho già accennato, debbono tutto acquistare dai lontani paesi del continente: e l'Italia non figura purtroppo fra i paesi esportatori. Eppure, circa 13 mila tonnellate di baccalà compra l'Italia in Islanda ogni anno (quasi un quarto della produzione totale dell'isola) per un importo di 40 milioni di lire!

La sera del 6 siamo ospiti del Primo Ministro. La riunione non ha un carattere ufficiale, tuttavia intorno alla tavola dell'uomo di stato islandese sono raccolte non meno di cinquanta persone, tra cui il corpo consolare al completo e un simpatico aviatore olandese che ogni mattina parte intrepidamente e si caccia fra le nubi per studiare i venti d'alta quota, credo per conto dell'organizzazione dell'*anno polare*. La casa del "Premier" è adorna di quadri ispirati alla vita d'Islanda: tutto tradisce l'intensa passione del "Premier" per il

suo bel paese. Le manifestazioni di simpatia per l'Italia fascista hanno un tono di spontaneità veramente commovente. Al saluto del Primo Ministro in lingua islandese rispondo in italiano, facendo notare come l'aviazione unisca i popoli piú lontani, favorisca la conoscenza reciproca e sia un grande fattore di pace internazionale. Assicuro che gli aviatori italiani riporteranno un ricordo indelebile del loro soggiorno in Islanda: io per mio conto partirò dall'isola con una grande voglia di ritornarvi. Particolare curioso: durante il pranzo è un affar serio intendersi in lingue cosí diverse tra di loro. A un certo momento il presidente della Banca Nazionale d'Islanda mi abborda con questa domanda:

— *Latine loqueris?*

Raccolgo tutte le sparse memorie del lontano liceo e rispondo:

— *Loquor.*

Il Primo Ministro esclama allora:

— *Roma, patria amatissima secunda!*

Se non fossi spaventato dall'imponente nereggiare dei frak, lo abbraccerei. Fiammeggia nella mente l'immagine di Roma lontana, seconda patria di tutte le genti.

Cosí il pranzo finisce nella piú vivace cordialità. Si parla dell'Islanda, delle sue possibilità aviatorie, delle sue risorse economiche e delle sue relazioni con l'Italia.

Non mancano tra gli atlantici i ragazzi di buona bocca e, tra questi, chi li batte tutti è proprio il mio aiutante di volo, tenente colonnello Cagna, che è nel-

l'età giusta per dar prova permanente di buon appetito. Alla mattina susseguente al nostro arrivo mi capitò un fatto curioso. Appena sveglio avevo ordinato naturalmente la consueta colazione: una tazza di caffè. Ma ecco che dopo pochi minuti mi arriva in camera, sopra un vassoio maestoso, una trota bollita, lunga almeno quaranta centimetri. Guardo stupefatto l'orologio: sono appena le 7. Credo sul momento a un'abitudine locale: forse la trota è un aperitivo. Ma dopo lunga discussione fatta in gran parte a gesti, comprendo finalmente che il cameriere ha sbagliato: la trota era stata ordinata dal mio aiutante di volo. Cagna incominciava di buon mattino a gustare i piatti islandesi!

Una delle passeggiate preferite è al porto, al quale si giunge attraversando l'arteria principale della città, dove ferve maggiormente la vita del commercio e degli affari. Non è raro veder caricare a Reykjavik frotte di cavalli islandesi, dal pelo lunghissimo che arriva quasi a terra, destinati alle miniere del Giappone, ove, a causa della bassissima statura, possono trainare nelle gallerie i carrelli di minerali.

Gli animali vengono stivati in grosse scialuppe e portati fin sotto il bordo della nave, che, se di grosso tonnellaggio, non può attraccare alle banchine. Di qui, alzati mediante apposite gru con catene, corde e cinghie passate intorno al corpo, si vedono i poveri animali, spaventatissimi, sferrare calci all'aria freneticamente fino a che non giungono sulla nave dove li attende un'apposita stalla. Non è raro che certe navi trasportino più cavalli a bordo che non passeggeri.

La gente approfitta del nostro passaggio per offrirci rispettose dimostrazioni di simpatia. Vi sono oggi in città 400 turisti americani giunti in porto sul piroscafo svedese *Kongsholm*. Le signorine del piroscafo, invece di visitare l'isola, hanno preso d'assedio l'hotel Borg, dove abitano gli aviatori italiani, raccogliendo autografi. Molte si sono recate in automobile a Vatnagardar ad ammirare gli apparecchi ormeggiati. A loro volta i nostri ufficiali sono stati invitati a pranzo a bordo della nave svedese.

Un vapore tedesco, di ventimila tonnellate, è arrivato in porto con altri turisti, in crociera nelle acque del nord. Cosí Reykjavik raduna in questi giorni una vera folla cosmopolita.

Visitiamo, festeggiatissimi, il piroscafo tedesco. I turisti non si stancano di chiederci autografi. Gli aviatori italiani sono invitati a pranzo, per la sera, dagli ufficiali germanici. Io non pranzerò con loro, ma intanto mi trattengo volentieri sul piroscafo, dove molti americani mi descrivono l'entusiastica attesa di New York e di tutti gli Stati Uniti per la nostra Crociera.

I miei ufficiali sono invitati anche su una nave inglese. Concedo loro di ballare dove possono e fin che possono, purché facciano ritorno a mezzanotte.

Attraccato alla banchina è un incrociatore danese e di fianco a questo è ormeggiato un piccolo naviglio, poco piú grande dei nostri ordinari battellini da guardacoste. Quella minuscola imbarcazione ha una storia gloriosa ed è nota in tutto il mondo: è il naviglio con il quale il grande esploratore Knud Rasmussen ha

compiuto i suoi viaggi leggendari lungo le coste della Groenlandia sino quasi al villaggio, da lui stesso fondato, all'estremo limite nord-occidentale del misterioso continente polare: villaggio al quale Rasmussen ha dato il nome di « Thule », realizzando cosí la leggenda cantata nella nota romanza da Volfango Goethe e tradotta dal nostro Carducci. Rasmussen è stato recentemente a Roma. Durante il suo soggiorno mi ha parlato dei suoi viaggi audaci tra le immense montagne di ghiaccio per i mari deserti e ghiacciati dell'Artide e la vita selvaggia che si vive entro il labirinto inestricabile dei *fjords* groenlandesi. Raccoglitore di antichissime leggende, elaboratore paziente della storia a tutti ignota e studioso profondo degli usi e dei costumi degli esquimesi, i suoi scritti trasportano nel regno dei sogni, là dove è difficile scoprire il confine tra la realtà e la poesia. Vi sono leggende esquimesi che sembrano preludere al destino dell'uomo volante. Prima che partissi dall'Italia, Rasmussen mi ha scritto una lettera raccontandomi la leggenda esquimese della parola magica che può giungere a far volare le barche e mi ha inviato due ingenui disegni. Uno rappresenta questa prima immagine dell'aeroplano, fiorita nella fantasia del misterioso popolo polare; l'altro, dalla ingenua freschezza dei primitivi, raffigura un uomo in *kajak*, che avendo dimenticato le parole magiche che lo mettono in grado di volare, è costretto ad atterrare, in circostanze pericolosissime, sopra una balza ripida che strapiomba in dirupo. « Caro Generale Balbo » mi ha scritto Rasmussen, « ella che ha saputo sempre ani-

mare e incitare gli uomini, non potrà mai dimenticare le parole che ispirino i suoi aviatori a resistere e a fare sempre il giusto durante la lunga crociera aerea. Ancora una volta: - buon volo! »

Ora il destino vuole che proprio nel porto di Reykjavik noi possiamo visitare la minuscola nave con cui egli si accinge a riprendere i suoi grandi viaggi nelle solitudini dei mari del nord. La segretaria di Rasmussen, una ragazza alta, bionda, di perfetto tipo danese, che fu a Roma con l'esploratore l'anno scorso e lo ha accompagnato in tutti i suoi viaggi, fa, per così dire, gli onori di casa. Ella lo attende da un giorno all'altro. Per giungere all'imbarcazione di Rasmussen occorre passare attraverso il ponte dell'incrociatore danese *Fylla*, dove riceviamo festose accoglienze e un caldo invito dagli ufficiali. Guidati dalla ragazza passiamo sul naviglio di Rasmussen: è piccolo e tozzo, molto rinforzato sui fianchi per resistere alle enormi pressioni del ghiaccio: è insomma una specie di fortezza marittima in miniatura. Tutto è ridotto ingegnosamente alle misure strette, che il poco spazio consente. Ma è sufficiente ad affrontare i lunghi e pericolosi viaggi, tanto cari a Rasmussen.

Mentre visitiamo l'asilo natante dell'esploratore arriva il comandante del *Fylla* e io ritrovo in lui, con sommo piacere, una vecchia conoscenza, il capitano Grauyean; è l'ufficiale che rappresentò l'aviazione danese nel congresso internazionale di aviazione di cinque anni fa. Mi dice che il governo danese mette a mia completa disposizione la nave e mi invita a visitarla.

Vado infatti con lui, accompagnato da Pellegrini e da Longo. La vita di bordo è dura in navigazione, ma arrivati in porto gli ufficiali cercano di rifarsi del tempo passato in mare, organizzando simpatici trattenimenti. Un giovane ufficiale che comanderà la piccola nave di Rasmussen, è un vero poliglotta: parla perfettamente l'inglese, il francese, lo spagnolo e un poco anche l'italiano. Accettiamo volentieri l'invito che ci vien fatto e passiamo un'ora piacevole a bordo tra le ragazze che ballano animatamente nel quadratino.

Gli ufficiali della nave danese e il comandante della piccola nave di Rasmussen mi dànno preziose notizie sulla Groenlandia, dove, a Julianehaab, abbiamo costituito una base di riserva, affidandola al capitano Draghelli. Già nella primavera dell'anno scorso il capitano Recagno aveva ispezionata la costa della Groenlandia per trovarvi una base di ammaraggio adatta alla nostra Crociera e sfruttò largamente i dati offerti dall'esploratore Rasmussen. Quest'anno Draghelli è giunto a Julianehaab attraverso qualche peripezia. Bisogna arrivare sulle coste della Groenlandia entro il mese di aprile, perché in seguito discendono i ghiacci della banchisa polare, che si sciolgono ai primi tepori primaverili, e le baie restano bloccate sino al mese di agosto. Nel viaggio di andata la navigazione fu cosí dura che due uomini della base riportarono contusioni non indifferenti. Ora la base di Julianehaab è perfettamente attrezzata e vi è sistemata anche la piú importante stazione meteorologica della nostra Crociera diretta dal prof. Baumann.

Passano cosí a Reykjavik alcuni giorni, in attesa che le baleniere si mettano sulla rotta e che le condizioni del tempo ci permettano di tentare il volo piú pericoloso dell'intiera Crociera.

Mentre gli ufficiali si occupano dei rifornimenti e mettono a punto gli apparecchi, io quotidianamente mi tengo a contatto con le due basi principali di Julianehaab e di Cartwright. Sono deciso a fare il possibile per compiere in un balzo solo la traversata oceanica, ma non ho voluto rinunciare alla base della Groenlandia. Essa si presenta difficile all'ammaraggio, perché è una specie di minuscolo lago incassato fra alti fiordi, che costringerebbero gli apparecchi ad ammarare uno per volta. Inoltre vi sono secche pericolose. Ma non posso farne a meno.

È vero che se riusciremo a collegare Reykjavik con Cartwright in un balzo solo, l'aviazione italiana sarà la prima a compiere, per le vie del nord, il collegamento aereo senza scalo tra l'Europa e l'America con idrovolanti, il che lusinga fortemente la nostra ambizione: ma non vorrei trovarmi con la squadra in difficile situazione tra il capo Farewell e il Labrador, là dove le nebbie improvvise scendono dallo stretto di Davis e rendono pericolosissima la navigazione alle stesse navi. Una tappa di fortuna ci permetterebbe di attendere che fossero per lo meno sgombre le coste del Labrador al momento dell'ammaraggio - condizione questa imprescindibile e assoluta per evitare un disastro sicuro. Non temiamo infatti tanto la nebbia lungo il percorso, quanto il pericolo di non avere visibilità sufficiente al

momento dell'arrivo. Io saprò domare le impazienze dei miei compagni e le mie per cogliere il momento opportuno.

Intanto si cementano sempre di piú tra gli equipaggi i legami di affettuosa solidarietà. Dei vecchi atlantici solo due mancano all'impresa: il maggiore Agnesi, che io stesso non ho voluto prendere per questa seconda Crociera, perché già nell'altra era soggetto a preoccupazioni familiari, che non si confanno con la vita di avventura e di rischio di una traversata oceanica. Egli comanda attualmente un «Do X», a Cadimare. L'altro è il maggiore Donadelli, che all'ultimo momento ha insistito per venire con noi: ma non ha fatto la scuola di Orbetello ed ho dovuto escluderlo dalla squadra. Non si era sottoposto ai due anni di segregazione e di allenamento che gli altri ufficiali hanno sopportato non senza sacrificio. Accettarlo sarebbe stata una responsabilità. Il maggiore Marini è un assente presente. Comanda i *drifters* di Fleetwood, noleggiati per il servizio meteorologico sull'oceano. Lo consideriamo quindi spiritualmente come uno dei nostri. Cosí pure consideriamo il capitano Draghelli, che è stato dislocato a Julianehaab.

Le comunicazioni con i due centri di Cartwright e di Julianehaab funzionano perfettamente. Calcolo che occorrano due giorni per i rifornimenti, dato che debbono esser compiuti col mare un po' mosso e procedono quindi un po' lentamente. Occorrono tremila kg. di benzina e duecento di olio. Calcolando 400 kg. il peso dell'equipaggio e 350 quello dell'attrezzatura, il

carico completo dell'apparecchio sarà sui 3950 kg. Se, come credo, il rifornimento potrà essere compiuto in due giorni, al terzo forse si potrà partire.

Ma come sempre è accaduto nelle varie tappe della Crociera, anche questa volta i nostri progetti urtano contro i capricci del tempo che in queste zone subpolari è piú che mai incostante e difficile a prevedere. Cosí trascorriamo a Reykjavik, oltre i giorni 6, 7, 8 luglio, già messi in bilancio, anche il 9, il 10 e l'11.

Il giorno 9 è domenica. Mi reco con i miei uomini alla messa nella chiesa cattolica della città, un edificio del secolo scorso che abbiamo già avuto occasione di vedere. Vi sono in tutta l'Islanda soltanto trecento cattolici: alla messa non assistiamo che noi e sei suore. La cerimonia religiosa prende cosí un tono di piú semplice intimità.

Nella mattinata stessa arriva Rasmussen. Il nostro incontro all'hotel Borg non potrebbe essere piú affettuoso. Egli pranza insieme con noi al ristorante Giardino, mentre una piccola orchestra suona delicata musica italiana. Un tenore canta, pure in italiano, qualche romanza popolare. Poi si intrecciano danze di bimbe, deliziose nei loro costumini pittoreschi, e non manca uno spettacolo di lotta islandese, nella quale i giovani atleti di Reykjavik sfoggiano un elegante virtuosismo. In complesso serata bellissima. Rasmussen parte domattina. Arrivederci a dicembre in Italia! Poche ore dopo, imbarcato un ufficiale danese, il suo naviglio leva l'àncora e punta sulla costa orientale della Groenlandia.

Tra le escursioni piú caratteristiche del soggiorno in Islanda, ricordo la visita a un campo di *geiser*, i vulcanetti d'acqua bollente che sono tanto frequenti nell'isola, presso il fiume Sag. Ci fa da guida il segretario del Primo Ministro. Sono con me Pellegrini e Longo. Per arrivarvi percorriamo circa 65 km. attraverso il desolato paesaggio che sta alle spalle di Reykjavik. Nessun albero; qua e là qualche spiazzo erboso e qualche pascolo. Soltanto al ristorante Giardino a Reykjavik ho visto due o tre alberelli alti un paio di metri! Ogni tanto vedo greggi di bestiame brado. Ci accompagnano i giornalisti italiani che sono venuti a Reykjavik per la Crociera e una loro collega inglese, molto simpatica e gentile, soprannominata dagli aviatori « la popolessa d'Italia » perché è sempre in compagnia di Giorgio Sansa, che è appunto l'inviato speciale del grande giornale fascista di Milano e che parla molto bene l'inglese. Quando giungiamo sul campo dei *geiser*, invano l'occhio spazia intorno, in cerca dei getti di acqua calda. Tutto è desolazione e silenzio. Ecco un piccolo recinto di rete metallica, innanzi al quale si fermano le automobili. Nel mezzo vi è un grosso buco che scende sotto terra. Un bimbo che si trova presso il recinto è sottoposto a un fuoco di fila di domande. Egli ci assicura che l'acqua salirà tra cinque minuti. Infatti, preceduta da un gorgoglio caratteristico, entro il tempo stabilito, l'acqua bollente sale di lí a poco a venti-trenta metri d'altezza producendo piccole nubi di vapore in cielo. Il getto dura circa dieci minuti. Si ripete ogni due ore e la gente del posto stabilisce a per-

fezione il momento in cui sta per verificarsi osservando appunto dentro al buco i primi accenni del vapore. Finito il getto, l'acqua diminuisce gradualmente sulla superficie dell'orifizio, poi scompare completamente ingoiata nelle viscere della terra. I cittadini di Reykjavik hanno pensato di utilizzare i numerosissimi *geiser* delle vicinanze per vari impieghi. Le donne l'adoperano per fare il bucato, ed è in corso un grande impianto per rifornire i termosifoni della città. Il liquido che sgorga dai *geiser* ha circa 90° di calore.

Ritorniamo da questa zona vulcanica, spesso devastata anche dai terremoti, passando attraverso il villaggio di Hveragerdi dove è un piccolo albergo, molto frequentato d'estate, e d'inverno completamente bloccato dalla neve.

Un'altra escursione interessante, alla quale ha fatto da guida il Primo Ministro, ci ha condotto a Pingwillir, la località situata nella valle del Thing, celebre in tutti i paesi nordici e scandinavi come la culla del piú antico parlamento del mondo. All'infuori del ricordo storico della bellissima roccia a strapiombo, del verde e molle tappeto naturale e della vista superba sul suggestivo paesaggio islandese, che al crepuscolo si indora dei piú strani colori, non vi è molto da vedere. Ma v'è una cascata che alimenta un torrentello, e v'è un minuscolo ponte sotto il quale corre un'acqua limpidissima e molto profonda, incassata entro rive strapiombanti di roccia. Vuole la tradizione locale che si getti nelle acque chiare del fiume una moneta di scaramanzía quando si parte dall'isola per essere sicuri di ritor-

narci. È un uso analogo a quello della fontana di Trevi a Roma. Non mi rifiuto al rito e la moneta scende nella conca profonda del torrente, per 8-10 metri, sempre visibile all'occhio, sinché non riposa sul fondo. Spero nel buon augurio.

Un altro segno sicuro di buona sorte, l'ho avuto in una pesca fortunata del salmone. Il roseo pesce nordico abbonda prodigiosamente nelle acque d'Islanda. In uno degli ultimi giorni della nostra dimora a Reykjavik non ho mancato di recarmi a pescare: è un esercizio al quale mi vado appassionando. Di solito basta gettare l'amo perché il salmone abbocchi. Invece io non sono cosí fortunato; per quanto getti l'esca dentro la corrente chiarissima nessun pesce mi usa la cortesia di lasciarsi prendere. Li vedo guizzare tranquillamente tra le acque chiare intorno all'amo. Il gioco dura un'ora. Sfiduciato sto per andarmene, quando un enorme salmone fa un salto fuori dell'acqua e viene proprio a cascare ai miei piedi. Gli astanti gridano al miracolo. Il salmone ha l'abitudine di risalire i salti d'acqua, ma raramente falla. Con questa conferma di buona fortuna me ne ritorno trionfalmente in albergo.

Ormai siamo alla fine del nostro soggiorno a Reykjavik. Presento prossimo il momento del gran volo transoceanico.

Capitolo VIII

DALL' EUROPA ALL'AMERICA

La sera del giorno 10 tutto fa prevedere che la traversata oceanica possa avvenire all'alba del giorno seguente. Da piú giorni il cielo e l'oceano sono stati meticolosamente osservati: i bollettini trasmessi a Reykjavik dalle basi di Cartwright e di Julianehaab indicano un miglioramento su tutta la rotta. Fino a qualche giorno fa vi erano nebbie e nuvole basse per centinaia di chilometri, mare in tempesta, visibilità quasi nulla. Ma il vento è caduto sin da ieri e, alla ripresa odierna, ha incominciato a soffiare da maestro. Era proprio quello che attendevo perché il maestrale sull'oceano del nord è sinonimo di spazzanebbia.

Gli ultimi bollettini della sera mi danno indicazioni favorevoli per la costa del Labrador. Baumann mi assicura che la zona dell'ammaraggio sarà completamente sgombra dalle nebbie degli ultimi giorni. Questo è ciò che piú importa. Non altrettanto ideali infatti sembrano le condizioni lungo la rotta: le baleniere segnalano nubi basse, a 30 e 50 metri, e qualche zona di nebbia. Nello stretto di Davis il mare è agitato. Sembra però che queste siano le migliori condizioni possibili lungo i 2400 km. della traversata, perché il

prof. Baumann è esplicito: a un radio con cui gli chiedo perentoriamente il suo parere personale, me lo dà favorevole per il decollo.

Mi reco all'idroscalo di Vatnagardar dove è la baracchetta della radio per un ultimo scambio di telegrammi. Sulle acque della baia, chiusa dalle grandi lingue di terra nera e vigilata dai monti di basalto del retroterra, sono allineati i nostri apparecchi, già completamente riforniti, con gli scafi molto immersi per la pesantezza insolita del carico. Gli equipaggi sono già tutti ai rispettivi alberghi per i preparativi della partenza e per anticipare le ore del sonno, dato che il decollo avverrà alle prime ore del mattino. Ho tenuto celata la notizia per quanto era possibile. Ma nella notte l'annuncio trapela fra la popolazione che non vuole rinunciare allo spettacolo.

Quando la mattina dell'undici ritorniamo all'idroscalo, una folla di migliaia di uomini e donne si è già rovesciata verso Vatnagardar. La spiaggia nereggia di popolo. Scendendo verso l'idroscalo vedo tra gli altri la regale cameriera, che si affretta sul viottolo. Sono presenti tutte le autorità. Questa gente cortese, con le sue tube luccicanti nell'alba luminosa, ha l'aria di dirmi che debbo partire, perché sono venuti per questo e non è possibile un contr'ordine. Tutto ciò mi secca. Nei grandi voli bisognerebbe che i personaggi ufficiali e il pubblico fossero ammessi soltanto all'arrivo. Le decisioni per la partenza sarebbero prese con maggiore tranquillità.

M'imbarco dopo aver salutato i buoni islandesi. C'è

anche all'idroscalo il locale gruppo fascista nella sua divisa di tipo hitleriano, camicia grigia e croce uncinata al braccio.

Noi siamo tutti in camicia nera. I motori sono già caldi: l'aria è tranquilla: spira soltanto una leggera brezza da terra che prende l'apparecchio per tre quarti in coda.

Occorrerebbe farsi rimorchiare in fondo alla baia per avere il vento di fronte e decollare piú agevolmente. Ma la manovra prenderebbe, per 24 apparecchi, non meno di tre ore. È troppo per lo spazio di tempo che esige la traversata. Partiremo bene ugualmente anche con tre quarti di vento in coda. Non ci può spaventare il carico di 3950 kg. perché l'apparecchio ha decollato a Orbetello con 5000 chili.

Do l'ordine di mettere in moto i motori. Gli apparecchi girano intorno ai gavitelli, poi sono sciolti gli ormeggi e ad uno ad uno si preparano a lanciarsi sulla superficie. Come sempre, il mio è in testa agli altri: alla mia destra è l'*I-Bise*, alla sinistra l'*I-Ques*, i due inseparabili sezionari. I motori innalzano il loro canto piú acuto: l'apparecchio parte fra la doppia cortina delle spume per decollare. Le braccia lavorano per strapparlo dall'acqua e portarlo sul redan. Sembra incollato sul liquido elemento. Gli scafi rifiutano di sollevarsi. Dopo 60 secondi l'idro è ancora affondato alla sua linea di immersione e non accenna a salire sul redan. L'acqua è a 95 gradi. Non si può continuare. Tagliamo i motori. Che cosa è successo? Come mai l'apparecchio non decolla? Ripetiamo il tentativo: altra

corsa sull'acqua, altri sforzi di muscoli per scollare gli scafi. Invano. Non si distacca dall'elemento che lo tiene prigioniero. L'acqua sale a 98 gradi. Dobbiamo ancora una volta fermarci. Cagna ed io ci scambiamo un lungo sguardo indagatore. La faticosa manovra ci ha stancati. Né vi sono spiegazioni plausibili. Lo sforzo fisico è stato assoluto, la manovra perfetta. È duro tirare il volante sul petto e ricacciarlo giú nel giuoco alterno che impone la manovra del decollo. Faticosissimi i colpi furibondi alla pedaliera per dare all'apparecchio il moto longitudinale che può aiutare gli scafi a sollevarsi. Osservo il mio bravo aiutante di volo. Di solito è colorito e tranquillo: ora è pallido e preoccupato. Non si può continuare e ripetere per la terza volta l'infruttuoso tentativo: i motori ne soffrirebbero. Chiediamo alla base con la radio, un motoscafo che ci rimorchi al gavitello. Siamo tutti in piedi sull'ala. Perché non si può decollare? Benzina inferiore? Il piano troppo « a picchiare »? L'abbiamo già notato in volo. Ogni apparecchio ha una sua caratteristica: benché minima, il pilota la distingue e l'avverte. Tutti gli altri idrovolanti della Crociera faticano perché l'apparecchio tende a cabrare: il nostro invece piega verso il difetto opposto, il che potrebbe giustificare la difficoltà della recente manovra. Ma noi avevamo il volantino a piú tre gradi a cabrare! La manovra era perfetta: Cagna, che è un asso dei grandi decolli, me lo giura. Allora?

Sentiamo gli altri. Siamo a portata di voce di Biseo. Ci spiega che ha faticato, ma che si è messo sul redan

al primo tentativo. E Questa? Il bravo Pigafetta non c'è riuscito: anch'egli non ha potuto sollevare gli scafi sull'acqua.

Raduno la mia gente sul motoscafo. Faccio una piccola inchiesta. Interrogo a lungo Pezzani e Pellegrini. Le indicazioni sono molte, ma nessuno spiega il fenomeno. Bisogna provare ancora. Tenterà Questa col suo apparecchio e Cagna e Pezzani assisteranno al decollo. Vedremo se si tratta dell'idrovolante.

Intanto il tempo passa e la brezza infila il canale. L'apparecchio, con la brezza in prua, si mette sul redan in 30 secondi. Ecco la spiegazione. Abbiamo capito: non si può trascurare neppure un metro di vento: e questo deve essere rigorosamente di prua. Ma il decollo è legato alla brezza dell'alba. Se questa, come oggi. spira da terra, la prima squadriglia deve farsi rimorchiare in fondo alla baia. A rigor di termini si potrebbe ancora partire, ma sono le dieci e il rimorchio porterebbe via troppo tempo. A domani.

Longo, il « vescovo di famiglia », è il solo che abbia sempre pronto, in questi casi, un argomento definitivo: la Provvidenza. Essa ha tutto disposto: se oggi non ha voluto farci partire, ci dev'essere una ragione. Forse la *fog*, dicono i camerati. Ma Longo rinuncia a cercarla, dato che è sufficiente constatare gli effetti, mentre è inutile, se non azzardoso, risalire alle cause delle arcane decisioni della Provvidenza.

Rientro all'albergo mogio mogio, come un cane bastonato, e mi butto sul letto a dormire perché nella notte non ho chiuso occhio. Mi accade sempre cosí

alla vigilia di una tappa: ho incominciato con la veglia di Orbetello. Potrò rifarmi un poco del sonno perduto. Ma, ahimè, il facchino ha già schiodato dalle finestre le coperte che mi garantivano una chiusura ermetica contro la luce. Dormo male e a sbalzi...

Cosí passa il giorno 11 luglio: passa alla meglio, con molto movimento di nervi sotto pelle. La gente ha l'aria di compassionarci per chi sa quale terribile sventura... È il lato divertente della cosa. Un italiano e per giunta un giornalista, uno dei quattro che son venuti apposta dall'Italia a fare da inviati speciali, crede di consolarmi dicendo di averne vedute delle peggio. Peggio di che? Di un decollo rinviato al giorno dopo? Vedrò poi in Italia che qualche altro giornalista, nei suoi servizi speciali, inviati probabilmente... prima del mio arrivo in Islanda, tentava, certo in buona fede e spero inutilmente, di farmi passare per scimunito, attribuendomi discorsi mai pronunciati!

Continuano ad arrivare, per tutta la giornata, i bollettini che sono dello stesso tono, fortunatamente, della vigilia: Baumann nella notte ci assicura tempo buono al Labrador per il pomeriggio del giorno dodici. Bene. Partiremo.

Il capitano Leone è da tre giorni indisposto. Oggi gli è sopraggiunta una leggera febbre di origine certamente reumatica, che è di rigore in questi paesi del nord (anch'io sento un dolore insistente alla spalla destra...). Ma non ne vuole sapere di un'eventuale rinuncia alla traversata. Lo farò imbarcare ugualmente: gli ho concesso di portare il pilota di riserva che è giunto

a Reykjavik sul suo stesso apparecchio, il tenente Corsini, il quale funziona da aiutante maggiore, ed è occupato, notte e giorno, a cifrare e decifrare telegrammi.

Partiremo cosí in 99: ogni apparecchio avrà gli uomini del normale equipaggio, in tutto 96: piú l'ufficiale tecnico Pezzani e i due piloti di riserva, Corsini e Chiodi: quest'ultimo che funziona anche da cinematografista della squadra, è imbarcato sull'*I-Long*.

Ancora una notte di veglia. Giunge l'alba del giorno dodici. Ho fatto spargere la voce che certamente non partiremo. Lo stratagemma è perfettamente riuscito: cosí troviamo le strade sgombre e silenziose e l'idroscalo deserto. Una sosta alla stazione radio per raccogliere gli ultimi bollettini, un abbraccio a Biondi che rimane, e m'imbarco.

Il cielo è cupo. Nembi neri coprono l'orizzonte e diffondono una luce cinerognola, dando alla baia un aspetto da acquario: arrivano quasi al mare: chiudono il paesaggio sotto una cappa di piombo. Sono le ore 7 di Greenwich: imparto l'ordine: « motori in moto per il decollo ».

Anche stamani la brezza non è proprio adatta alla situazione. Ma ormai conosciamo il giuoco. Puntiamo sul porto. Si deve decollare ad ogni costo!

Infatti dopo 30 secondi di fiero lavoro di braccia e di gambe, l'apparecchio prende velocità e si mette sul redan: venti secondi ancora di manovra delicata: bisogna non picchiare per evitare la capottata fatale, bisogna non cabrare per non perdere velocità: è un assetto del velivolo dosato a millimetri: un capola-

voro di precisione. Al cinquantesimo secondo l'idro si stacca: siamo sulle soffici, silenziose e luminose scie dell'aria, col viso raggiante e il cuore piú leggiero.

Sorvoliamo il porto, dove vediamo un gran correre di marinai svegliati all'improvviso dal nostro rombo, e ci dirigiamo verso capo Skagi, ultimo lembo di terra europea. Siamo sulla baia del Paxafyordur, lunga 60 chilometri e larga 90, in fondo alla quale, sul primo scalino dell'altipiano, si adagia graziosamente Reykjavik. Tutt'intorno alla insenatura si allineano le colline di natura basaltica: l'un promontorio è tutto di pomice, l'altro termina in una piramide alta qualche centinaio di metri sul mare: piú lontane sono le punte di monti eccelsi. Tra le pendici dei monti e il mare si protende un pendio color verde sporco, sul quale appaiono le piccole case degli uomini. Le nubi nere ci impediscono il contrasto netto delle luci e delle ombre e ci nascondono la visione del grande vulcano spento con la sua cappa immacolata di ghiacci eterni. Di lassú, dalla cima biforcuta, che nei giorni scorsi risplendeva al sole, il Verne fece partire i protagonisti di un romanzo che mi estasiava di meraviglia quando ero ragazzo: « Al centro della terra »... Noi ci prepariamo a sorvolare invece un pericoloso segmento della sua calotta sferica, drizzando le prue verso occidente.

Una folata di nebbia ci nasconde d'improvviso capo Skagi: ecco poco dopo un lembo di sereno: la nebbia dispare e possiamo vedere benissimo a trenta metri sotto di noi le grige case dei pescatori. L'Atlantico frange la sua onda contro la costa metallica, che sembra d'acciaio.

Avanti! Il mare è calmo, mosso soltanto dall'onda lunga oceanica. A un miglio sulla sinistra un peschereccio. Dopo venti minuti, sulla nostra destra, ecco la *Fylla*, la nave danese sulla quale eravamo in visita qualche giorno fa, comandata da un nostro camerata aviatore. Essa è uscita dal porto per darci i bollettini. Il mare è sempre piú lungo. Le nubi quasi toccano l'acqua, tanto che dobbiamo ritirare l'aereo e servirci soltanto di quello fisso situato nell'ala, il che riduce il nostro raggio d'azione radiotelegrafico. Navighiamo alla superficie. Di solito non è un gran male. Quando volo sul Tirreno e ho fretta d'arrivare, adoro mettermi a due metri dall'acqua e godere lo spettacolo del velo iridescente della sua superficie, su cui giuocano i venti e il sole riflette gemmati barbagli.

Ma qui è un'altra cosa! Tutto intorno è grigio e cupo: il cielo e il mare sono due uguali coppe combacianti l'una con l'altra per racchiudere la condensata melanconia del mondo intiero. Per fortuna la navigazione non incontra particolari difficoltà: faccio un gesto a Cagna come per dirgli: se per tutto il viaggio troviamo questo tempo siamo fortunati!

Al termine della prima ora incontriamo un po' di pioggia che ci accompagna per 15 minuti: cade come nei giorni uggiosi d'autunno sulla mia terra padana. Non ci dà noia. Siamo disposti a sopportarla senza lamentarci. Ma ad un tratto ci si presenta davanti la nebbia: mi curvo precipitosamente a controllare l'altimetro di precisione: ci alziamo a 150 metri. Controllo la pressione atmosferica, che sarà il mio incubo per

tutta la durata del volo. So che abbiamo, nella pressione, un dislivello di 11 millimetri lungo la rotta. Il povero Pezzani riceverà durante la traversata almeno venti biglietti miei: « chiedere la pressione alla baleniera X ». È la prima cosa che faccio non appena so di trovarmi nel raggio di trecento chilometri di una baleniera.

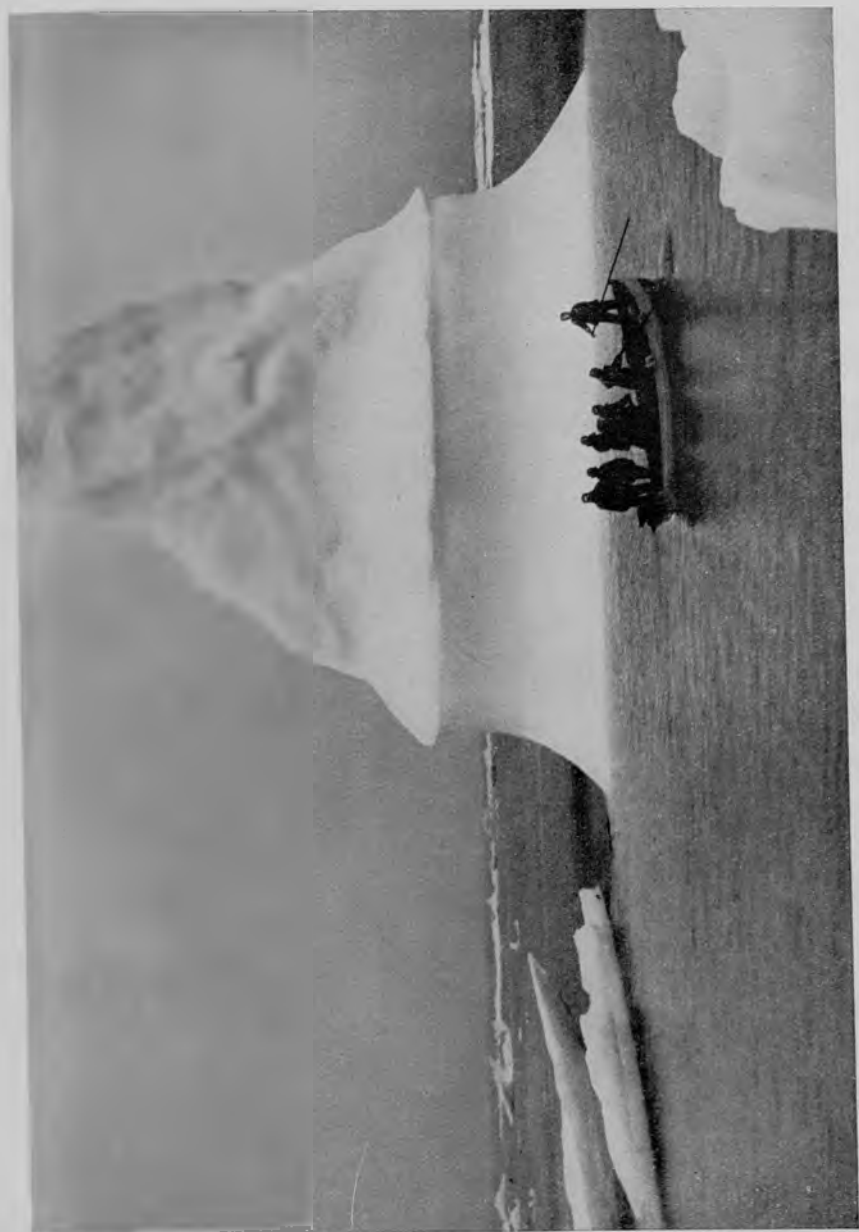
Sono le 8.30: siamo a circa 300 chilometri dalla terra d'Islanda: entriamo in pieno nella nebbia. Ordino ai sezionari di allargarsi: non li vedrò piú se non sulle coste del Labrador, pur sapendo di averli a pochi chilometri, sulla mia destra e sulla mia sinistra.

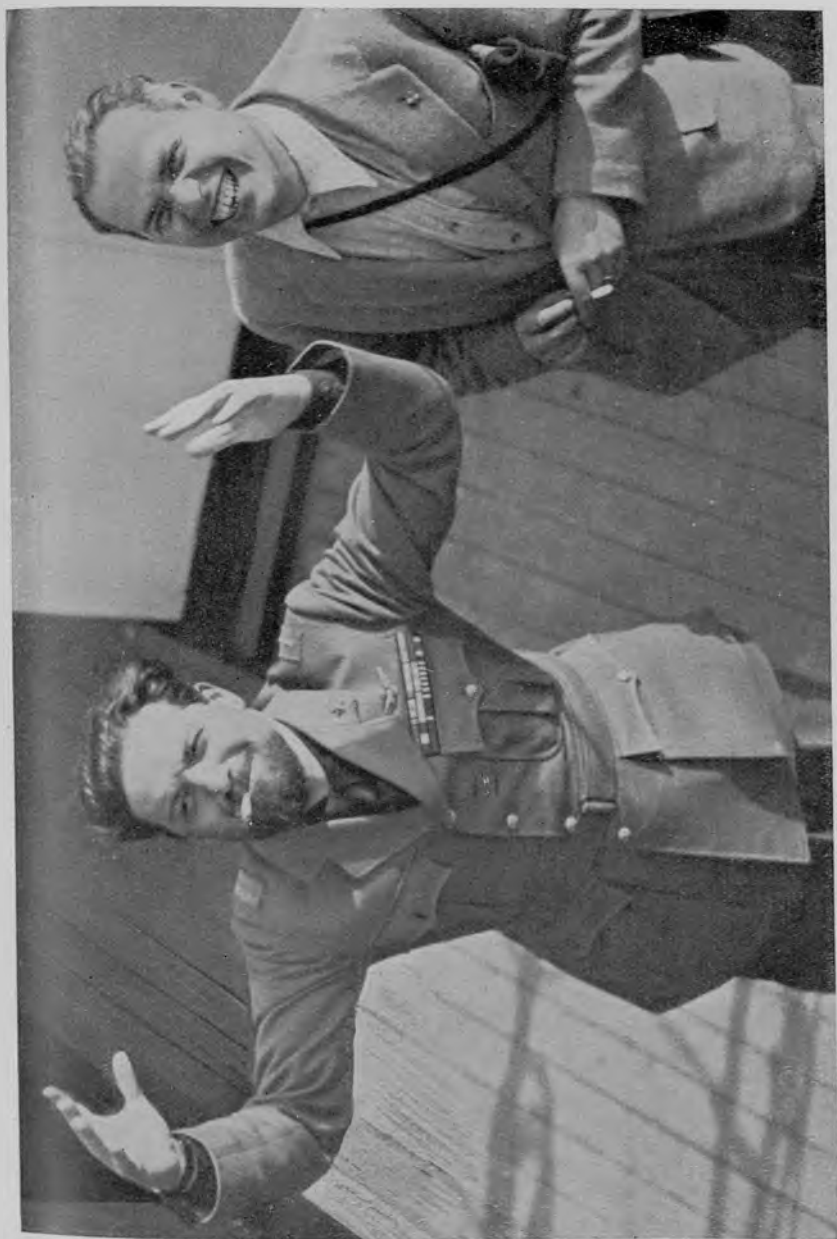
Ma per un'ora la nebbia sarà onesta. Si tratta di piccoli banchi entro i quali ci ingolfiamo con la certezza che non saranno di lunga durata: folate e pennacchi che sfumano: di tanto in tanto subentra una zona d'azzurro sotto la quale ci appare l'oceano, quasi calmo. Oasi in cui i nervi si distendono. Ma quanto mare, Dio mio, quanto mare è sulla terra! Siamo appena agli inizi della traversata: dovremo incontrarne tanto ancora. Forse è l'uniformità della superficie piatta, oscura, senza limiti, che fa sembrare sull'acqua il viaggio molto piú lungo che sulla terra: gli occhi non hanno un richiamo: la realtà tende sempre a dilatarsi nel fantasma: l'immaginazione abbandonata a se stessa scorrazza su questa infinità come il vento che nessuna barriera trattiene. A lungo andare la traversata oceanica può dare l'incubo e l'ossessione. Si aderisce istintivamente alle cose solide e concrete: i compagni di viaggio, il piccolo nido della cabina, la linea delle ali. Come i solitari del de-

serto, la vita, per un navigatore d'alto mare, si concentra tutta nella sua capanna di legno volante. Una specie di intimità si crea entro il suo piccolo guscio: si fa un'atmosfera quasi domestica. Le ore sono sempre piú lente a passare: le piú dure sono le ultime.

Abbiamo la distrazione delle folate di nebbia: ecco che l'apparecchio vi penetra dentro come un ariete contro un'immaginaria fortezza e dopo qualche minuto ne esce, per rientrare poi nel soffice banco. È come un giuoco. Il volo diventa una specie di corsa agli ostacoli. Qualche volta dal mio finestrino, lungo venti centimetri e largo dieci, mi fermo a fissar l'acqua sotto di noi: sorriso indefinibile che finisce in perfidia. Ma a bordo siamo tranquilli. Ritorno ai decolli di Reykjavik e mi si comunica che sono particolarmente laboriosi. Il vento ha girato nella baia e molte squadriglie hanno dovuto farsi rimorchiare per non decollare col vento di fianco. So che Aramu ha tribolato piú degli altri per alzarsi. Le notizie mi sono giunte a spazi di pochi minuti una dall'altra, a mano a mano che il gruppetto dei tre apparecchi riusciva a prendere il volo. Se l'intervallo tendeva a farsi piú lungo, chiedevo con insistenza il seguito. Era come una scena da cinematografo, veduta con gli occhi della mente, ma « *au ralenti* ». Non era semplice dominare l'interna inquietudine. Decolleranno tutti? Vi saranno incidenti? Finalmente so che anche l'ultima squadriglia ha decollato. Un grande sospiro di sollievo. Ora i 24 apparecchi stanno migrando dietro di me da una costa all'altra: forse gli ultimi entrano in questo momento nelle prime zone di

9. Reykjavik - **Il primo ministro islandese all'ingresso dell'albergo invita la folla a lanciare un « hurra! » per il generale Balbo e i suoi piloti.**

10. Sull'Oceano: le prime avvisaglie della nebbia.

11. **Un grande** *iceberg* **presso le coste del Labrador.**

12. La nave *Alice* immobilizzata fra i ghiacci della Grignet Bay nei pressi di Terranova.

13. Balbo sulla **nave** *Alice* a Cartwright saluta **l'arrivo dell'ultima** squadriglia.

14. Nella baia di Shrdine.

14. Nella baia di Shediac.

15. Le entusiastiche accoglienze a Montreal.

16. La squadra passa sulla Esposizione mondiale di Chicago.

nebbia. Penso ai visi dei compagni: i loro occhi fissi, le loro braccia muscolose: quelle fisionomie ordinariamente ilari, con un che di sbarazzino, quei tipi da scacciapensieri, che in volo sono contratti dall'attenzione e dallo sforzo, improntati a una serietà impressionante. Uno per uno passano tutti davanti allo spettro della fantasia.

Ma intanto la nebbia, per dir cosí, «addomesticata» del primo periodo di volo, diventa sempre piú fitta. Cessa ogni impressione di giuoco. La cosa si fa seria. A un certo momento (impossibile notare l'ora esatta perché l'emozione vince la curiosità di fissare il cronometro e di registrare le sue indicazioni) il soffice elemento diventa nero e non vediamo piú nulla, se non gli strumenti luminosi che spiccano sul cruscotto. Siamo in un piovasco e cade una pioggia torrenziale che penetra sino dentro la cabina. Con Cagna non ci guardiamo piú: ambedue con le mani rattrappite sul volante, con gli sguardi fissi sugli strumenti. Mi stacco un momento per scrivere un biglietto a Pezzani: il solito: chiedere la pressione alla baleniera piú vicina. Passo il biglietto a Cagna perché lo allunghi a Pezzani. Ma in quel momento l'apparecchio ha uno sbandamento e Cagna non fa a tempo a consegnare il mio dispaccio al maggiore, che sta nello scafo a lui prossimo. Si mette il pezzo di carta in bocca e lo tiene stretto coi denti per non staccare una mano dal volante. Il momento è pauroso. Alcuni sobbalzi lanciano in sú e in giú l'apparecchio in un ballo secco che sembra un piccolo terremoto aereo: pensiamo alla necessità di essere sempre legati al seg-

giolino. Ma che cos'ha l'orizzonte artificiale che si mostra di sghimbescio? Un formidabile colpo di piede a destra. Finalmente è a posto!

Ho avuto un istante di paura, sono stato per un attimo sotto l'impressione del mare freddo che si apre per accogliere l'*I-Balb* in uno schianto a me ben noto. Due anni fa, a Capri, l'ho provato: ho sentito chiudersi sulla mia testa la vitrea prigione marina.

Ma sono rimasto calmo e freddo, come sempre mi accade davanti al pericolo. Non è un merito, è un dono di natura.

Usciamo dal piovasco. I sobbalzi già ci indicavano la fine del nuvolone di pece. Ora un po' di nube grigia. Continuasse cosí! Ma ecco ancora una volta la nebbia, una caligine fitta, bianca, di latte. Ha l'aria di durare cosí in eterno. Il tempo sembra si sia fermato. Le ore non passano. Invio una circolare agli apparecchi: « Navighiamo da mezz'ora nella nebbia fitta: prendere distanza enorme ». Ma per redigere e inviare il dispaccio alla formazione, debbo mettere gli occhiali da sole. È una luce che ferisce gli occhi. Cagna mi fa segno di riprendere il volante: ho capito: si mette anch'egli gli occhiali neri. Non si resiste al diffusore che dilata il suo spettro bianco tra la nebbia. Ci concediamo un po' di caffè: è una droga perfida, ma calda. Anche un sorso di cognac non nuoce.

Ora ho un'altra preoccupazione. Penso che piú in alto si possa trovare chiaro. Il banco non deve arrivare a una quota molto elevata. Ricordo i consigli di Gronau: la nebbia raramente supera i mille metri. Ma come

salire? L'ala è ancora bagnata di pioggia, coperta dal suo specchio lucido, e la temperatura esterna, a 150 metri di quota, è di quattro gradi sopra zero. Salendo piú in alto, è positivo che la temperatura scenderà ed io so che da piú tre gradi a meno tre, incominciano le formazioni di ghiaccio. Attendiamo e facciamo l'appello. La mia radio non ha un minuto di tregua. Le ore grigie di volo nella nebbia, non passano mai! Sembrano mesi!

Raccomando a tutti di non superare i 1600 giri per timore delle collisioni ed esigo che si mantengano le quote fissate. Ora la nebbia è fitta, non si vedono quasi le estremità delle ali, ma l'atmosfera è calma e l'assetto dell'apparecchio è perfetto. Dopo qualche tempo si fa un certo allenamento a questa navigazione e quasi non tocchiamo il volante. I motori, veri amici, marciano alla perfezione: acqua e olio a 70°: una meraviglia.

A un tratto Pezzani, che gira da uno scafo all'altro per regolare la pressione sugli altimetri, si mostra dallo scafo di sinistra, agitando trionfalmente un modulo rosa: è un radio di bordo. Di che si tratta? Biseo ci avvisa che a cinquecento metri c'è il sole!

Cento giri di piú al motore e si cabra. La nebbia dirada gradualmente, diventa sempre piú chiara, a mano a mano che saliamo su per gli invisibili scalini del cielo. Ecco un primo timido bagliore di sole, poi un piú largo riflesso: poi le ombre nostre prendono corpo, l'aria si fa limpida: ecco il sole nello splendore folgorante della sua gloria. Sotto di noi è un mare compatto di nebbia, sopra le nostre teste un azzurro terso che sembra il

cielo d'Italia. Un radio-circolare subito. Posso risparmiare agli ultimi apparecchi l'incubo della navigazione alla cieca da cui io sono uscito or ora. Longo ha decollato con i suoi a grande distanza dalla prima squadriglia. Forse fa a tempo a salire sin dall'inizio sopra il banco infido. Lancio questo dispaccio: « Quota 800 rm. 290 giri 1600, cielo sereno, sotto, mare compatto di nebbia. Prego gli apparecchi di rispondere all'appello ». E poco piú tardi, ancora un altro: « Desidero sapere se tutti sono usciti dalla nebbia et se navigano sopra le nubi alle quote date da me ». Rispondono uno per uno gli apparecchi che ottemperano agli ordini.

Ora subentra una gioia quasi infantile, una frenesia comunicativa, un senso di liberazione, come quando ci si sveglia all'alba dopo un sogno pauroso. L'azzurro! Chi può dire la gioia con cui lo tagliamo al rombo dei nostri motori? Mai mi è accaduto di godere cosí, di ammirare cosí e di amare cosí un lembo di cielo sereno. Che importa se sotto di noi il banco si estende a perdita d'occhio? Siamo sicuri dei motori. Sappiamo che al Labrador la costa è libera. Proprio ora arriva un radio del tenente colonnello Barba, partito da Cartwright in esplorazione, col Caproncino dell'*Alice*: ci comunica che il cielo è chiaro dalla baia di Cartwright sino a 80 km. in profondità sul mare. Oltre questo limite vi sono nubi e nebbia. Ma non hanno importanza: non ci preoccupano piú.

Alle 13.45 il mare di nebbia finisce. Abbiamo già passato il traverso di capo Farewell. Ho cercato inutilmente di scoprire all'orizzonte i monti della Groenlan-

dia. Forse la nube alta e luminosa, che vedevo sulla destra, era uno di quei ghiacciai maestosi che mi ha descritto l'amico Rasmussen, giganti candidi quasi trasparenti, masse compatte di vetro sul cielo. Forse lassú si è fermata la barca del groenlandese che aveva dimenticata la parola magica del volo: mi passa rapida davanti agli occhi l'ingenua rappresentazione grafica del pittore, che ha figurato l'aguzzo *kaiak* della leggenda, sospeso tutto nel vuoto, l'estrema punta incastrata nel ghiaccio. Fantasmi nordici, che hanno in sé qualche cosa dell'incubo. L'oceano polare non può produrre altro. Schiaccia lo spirito dell'uomo sotto la sua implacabile maestà.

Sotto di noi il mare, che finalmente rivediamo, è sconvolto dalla collera e ribolle bianco di spuma. Soffia un vento da ovest che ritarda la marcia. Penso alla fede di Longo nella Provvidenza. Se un apparecchio ha una panna non si salva certo. Ma i motori che portano anch'essi un nome da leggenda, questa volta benevola, hanno una prodigiosa sincronia: Isotta, la bionda, vola con noi: strane immagini in queste solitudini! Volo tranquillo.

Alle 16 passiamo presso il *Balilla*. Spero invano di vederlo. Lo nasconde una grande nube che copre il mare. Avevo un messaggio da lanciare al sommergibile, una lettera al comandante Della Campana da parte della sua dolce figlia lontana. Ma il mare cela nelle sue pieghe verdi e sotto la cortina di questa nebbia atroce l'aguzza imbarcazione italiana, sul cui guscio di metallo flotta il tricolore, al vento dell'oceano. Forse sulla spu-

mosa superficie, tra le onde che battono incollerite contro la chiglia, si ode il rumore dei nostri motori. Un uguale palpito unisce il cuore dei marinai a quello degli aviatori italiani. Da un mese i sommergibili lavorano per noi e con noi. Sono i primi ad esser giunti quassú. Hanno lottato e lottano contro le furie delle acque solitarie, su cui battono i venti furibondi dello stretto di Davis. Instancabili, intrepidi, i marinai italiani dànno al mondo una prova di superbo valore ed offrono una testimonianza preziosa della solidarietà che regna tra le forze del mare e quelle del cielo, quando è in giuoco l'onore della Nazione. Ci invade un senso di intenerimento, un'onda di simpatia corre per le vene. Lanciamo il nostro saluto, attraverso l'aria spessa, verso gli invisibili camerati.

Alle 16.44 rientriamo nella nebbia, molto bassa ora. Ancora un radio-circolare: « Incontro nuovamente la nebbia. Na vigare sopra. Quota 300 giri 1600. Desidero notizie di *I-Long* ».

Longo naviga tranquillo alla coda della formazione. Scemano sempre piú le mie preoccupazioni. L'apparecchio è ormai scarico: raggiungerebbe il Labrador anche con un solo motore. La nebbia non ci impressiona piú.

Planiamo. A cinquanta metri usciamo dal bianco accecante e rivediamo il mare. Esso è sempre sconvolto. Ancora una volta pensiamo ai marinai d'Italia, gli amici e camerati nostri, in lotta contro i furenti marosi. La visibilità è scarsa, ma il Labrador è vicino. Al traverso di capo Farewell ci siamo rilevati sull'*Alice* e sappiamo di essere in rotta perfetta.

Alle 17 cielo libero, sereno. Anche il mare si è un po' calmato. Alle 17.10 appare un piccolo punto nero sulla linea curva dell'orizzonte. È una nave? Il punto cresce: si delineano le sagome della chiglia, gli steli degli alberi: forse il *Biglieri*? Alle 17.15 lo sorvoliamo a 20 metri di quota: è la minuscola nave italiana. Ha il gran pavese e, dalle sartie, pendono uomini a grappoli: marinai d'Italia, tutti col viso in alto: agitano disperatamente berretti, fazzoletti, sciarpe. Un vapore bianco erompe sotto il fumaiolo e ci dice che la sirena suona ininterrottamente. Quella nave è la Patria. So che tutta la mia gente mi segue, sicura, trionfante: posso quindi commuovermi e asciugare una lacrima che forza il ciglio. Guardo Cagna: ha gli occhi rossi. La vittoria rende debole il combattente. Un ampio giro. Un messaggio: « Caro comandante, viva l'Italia! ».

Dopo qualche minuto nubi basse. Le sorvoliamo a cinquecento metri. Questa è la nebbia che ha visto stamane il tenente colonnello Barba: ma il sole ormai la sconfigge. All'orizzonte una colonna di *icebergs*. Sembrano case squassate dal terremoto, enormi aeroplani capottati. Avanzano lentamente nelle loro forme stranissime.

Ma che cos'è quella linea all'orizzonte? Una striscia appena piú grigia del mare ma piú solida dei banchi di nuvole, sulla quale il cielo non combacia piú perfettamente. A mano a mano che avanziamo prende forma. Si fa piú scura. Si alza sul livello delle acque, si frastaglia, si perde e ricompare un poco piú lontano. È la terra! È la costa del Labrador, la mèta d'arrivo, il nostro sogno che si realizza. Telegrafo senza indugio al

grande Capo, al Duce, che a quest'ora è certo ansioso di notizie e telefona ogni momento al mio Capo Gabinetto. Indovino nella sua attesa lo spasimo di tutta la Nazione, che Egli impersona, di cui vive il palpito continuo. Immagine luminosa che riempie di sé il cielo del mondo. L'emozione di questo momento è pari soltanto all'orgoglio di avere compiuto sino in fondo il mio dovere. Ancora una volta la fede nel Duce ha vinto. Gli invio, sulle onde invisibili, il dispaccio: « Ancora una volta, Duce, sono fiero di avere eseguito un vostro ordine ».

Una specie di ebbrezza mi invade. Su dal cuore sgorgano strani inni di vittoria. Gli occhi dei miei compagni splendono. Il sole che riflette sul mare lampi e barbagli di cristallo, sembra anch'esso chiamato lí, sul momento, a decorare l'indimenticabile scena con festoni di luce trionfale. La Patria fascista può essere soddisfatta dei suoi aviatori: hanno onorato la divisa trasportata a volo sull'oceano: la camicia nera.

Radiotelegrafo agli equipaggi: « I signori piloti sono autorizzati a tenere per la giornata di oggi, sotto la giubba, la Camicia nera indossata per il volo ». È un premio che meritano tutti indistintamente.

Ora ecco la banchisa sotto di noi. La crosta di ghiaccio che il polo spinge verso il sud, incontro ai tepori del Gulf Stream. I ghiacci sono in disfacimento, la banchisa è larga circa un chilometro e lunga a perdita d'occhio. Segue la costa nelle sue insenature profonde: sembra una specie di bianco acciottolato, il vitreo marciapiede di questa terra boreale. Di tanto in tanto un

lastrone piú bianco, lucente come il marmo delle Apuane: poi di nuovo la crosta grumosa, solidificata in forme bizzarre, onde del mare cristallizzate nel loro capriccioso ed eterno risucchio.

Ecco le isole Gannett sulla nostra destra, completamente isolate tra i ghiacci natanti, senza segno di vita. Ancora venti chilometri, pochi minuti di volo. Sfioriamo una collina spelacchiata e nuda, sorvoliamo una piccola sella: davanti a me la Sandwich bay, in fondo alla quale è l'*Alice* e poco più lungi le poche case squallide di Cartwright. Ma non voglio farmi scorgere. Mi abbasso sulla magra vegetazione, specie di pini selvaggi, quasi a sfiorarli, e torno ad aspettare la formazione sulla banchisa. La radio manda i suoi appelli: *I-Bise... I-Ques... I-Pell...* sono ancora indietro. Ho camminato troppo. Non poteva essere altrimenti. Ho mantenuto sempre la stessa quota, 150 metri, per tutta la prima fase del volo; mi sono poi alzato a 500 e riabbassato a 200. Nella nebbia non ho fatto alcuna deviazione: uscitone e rilevatomi sull'*Alice*, non ho avuto bisogno di correggere neppure di un grado.

Ma ecco due minuscole linee all'orizzonte, due incisioni sul cielo, due apparecchi: Questa e Biseo. Avanti, andiamo loro incontro. Non mi spaventa la manovra ardita: navigo alla loro stessa quota, poi faccio un rapido dietro-front. In men che non si dica i miei due sezionari sono a posto, l'uno sulla destra e l'altro sulla sinistra. Lancio con la radio un ordine del giorno. È il secondo che indirizzo alla squadra: il primo è quello di Orbetello: l'ultimo sarà quello di Roma.

« Ufficiali, sottufficiali, primi avieri!

« Sono in vista delle coste del Labrador. Fra breve tempo la nostra grande fatica sarà compiuta. Prima di ammarare, mentre la formazione ancora si snoda sul nord atlantico popolato di ghiacci vaganti, voglio dirvi la mia affettuosa parola di plauso. Voi non dimenticherete questa dura giornata, ma non la dimenticherà neppure la Regia Aeronautica, che la offre alla nostra Patria ardita e per essa al suo Duce. Viva il Re.

« Cielo nord-atlantico 12 luglio XI - Il Ministro Comandante la Seconda Squadra Atlantica - Generale Balbo. »

Seguo col pensiero le parole che mi sono uscite dal cuore e che raggiungono ora gli equipaggi raggianti per la vittoria.

Ma urge un altro ordine che trasmetto subito dopo, con un radio circolare: « Ultimati gli ammaraggi si inizieranno immediatamente i rifornimenti. Tutti restino a bordo. Scenderanno soltanto i comandanti di squadriglia per il rapporto che terrò sull'*Alice* ».

E la disciplina ferrea della squadra che impone i suoi limiti anche all'entusiasmo. Domani stesso bisogna ripartire. Non si può lasciare impunemente trascorrere questo periodo di tempo buono. Lo sfrutteremo sino all'ultimo.

Ora la squadra si sta raccogliendo: le prime squadriglie sono dietro di noi. Entro senz'altro nella baia. Un idro americano, carico di cinematografisti, guizza in aria. Passa tra l'apparecchio mio e quello di Biseo: per poco non accade una collisione. Sulle acque sono

ancorati tre piroscafi, l'*Alice*, dagli alti fianchi snelli e bianchi, con la prua aguzza come un vomere, un piroscafo americano, che so essere la base di rifornimento per il prossimo volo di Lindbergh, e un piroscafo-ghiacciaia per la raccolta del salmone. Tutti hanno issato il gran pavese. Sventolano sotto di noi le piccole fiamme multicolori. Squillano le sirene. Cartwright ci svela la squallida topografia di villaggio miserabile: poche case di legno sopra un terreno verdastro e spugnoso. Macchie di abeti rachitici fra sterpaglie grigie. Dalla costa due pontili si allungano in mare. Compio un gran giro circolare sull'abitato, intorno al gruppo delle navi, tra l'una e l'altra lingua di terra deserta. Ammariamo perfettamente e diritti al gavitello. Sono le 19 in punto. Il volo è durato esattamente dodici ore.

I motori tacciono. Un improvviso incanto. Una specie di silenzio siderale. Tutto l'equipaggio è sull'ala. Ci abbracciamo...

Rapida *toilette*. Un motoscafo avanza verso di noi. In piedi, a prua, è il tenente colonnello Barba che ha organizzato la base di Cartwright. Saluti affettuosi, carichi di un sentimento troppo impetuoso per esprimersi in parole: ma gli occhi parlano da soli.

L'idrovolante americano ha ammarato vicino a noi e ci gira intorno. Scattano obbiettivi di macchine cinematografiche e fotografiche. Un'altra barca sopraggiunge: Craveri, l'operatore della «Luce», ha issato sul lungo treppiedi la sua macchina e filmeggia senza tregua in mezzo a un'altra squadra di suoi colleghi cinematografisti. Scendo sul motoscafo di Barba insieme

con Cagna e Pezzani. Sbarco sull'*Alice*. Un picchetto armato di marinai presenta le armi. Ecco i vecchi lupi di mare di Porto S. Stefano, visi scottati dal sole e prosciugati dal salso. Gente rozza all'aspetto, con tutta l'anima sensibilissima negli occhi. Saluto il comandante dell'*Alice*, che ha il cuore in bocca:

— Bravo Balilla Longo! Ce l'hai fatta al rompighiaccio!

L'emozione si sgela. Tutti sorridono. Ecco i giornalisti italiani: sono abbronzati: qualcuno ha la barba lunga: cera da esploratori polari. Qualcuno è in mare da tre mesi. Vecchi amici. Li abbraccio uno per uno.

Che cosa voglio per ristorarmi? La solita spremuta di limone. Un vecchio marinaio raggiante me la porta. Vado in cabina a scrivere il rapporto al Duce e qualche telegramma.

Incominciano ad arrivare le squadriglie in formazione perfetta, a qualche minuto di distanza l'una dall'altra. I comandanti salgono sull'*Alice*: ecco Pellegrini, Giordano, Nannini, Teucci, Biani, Longo, Recagno. Breve rapporto: conosco le fasi della traversata: ormai essa è dietro le nostre spalle e bisogna pensare al volo che ci attende: la conclusione è breve: si parte domani.

Gli ufficiali sono riuniti intorno a me quando arriva il telegramma del Duce: « *Ora che hai compiuto brillantemente la prima difficile tappa dell'andata ti mando il mio abbraccio che estendo a tutti i tuoi camerati atlantici* ».

Incontenibile esplosione di gioia. La parola del Duce sembra squilli con la sua stessa voce su questa baia deserta.

Rispondo: « *Agli ordini del Duce si raggiungono tutte le mète* ».

Giungono altri messaggi. La radio è occupatissima.

La mensa dell'*Alice* è pronta. Ci attende una cena paesana, preparata dai marinai maremmani. Ma io voglio prima fare un giro tra gli apparecchi per vedere come procedono i rifornimenti. Spettacolo straordinario: velocissimi! Questi bravi ragazzi lavorano come se nella giornata non avessero attraversato l'Atlantico in dodici ore di volo durissimo. Ufficiali, sottufficiali, senza distinzione, prendono dalle barche le latte di benzina, se le passano dall'uno all'altro, riempiono i serbatoi senza dar segno di stanchezza: non permettono ad alcuno di salire sull'apparecchio. Sbrigano il faticoso servizio con fresca sveltezza.

E per gli apparecchi? Vi è qualche novità? Qualche riparazione? Nessuna. Tutto è perfetto. E avevamo portato quassú, con l'*Alice,* tanto materiale di ricambio! Non occorre sostituire neppure una candela.

Cala la sera: finalmente l'oscurità dopo 8 giorni: l'oscurità che rende piú brillanti le piccole luci che si rispondono dalla costa alle navi e dalle navi alla costa. Si scende a terra per la mensa. I giornalisti hanno istoriato di un grande motto classico la baracca della Grenfell Institution. Il buon umore non manca. Il servizio di tavola è compiuto dai fuochisti dell'*Alice* che funzionano da camerieri provetti. Hanno perfino la giubba bianca. Non potrebbero essere piú inappuntabili. Verso la fine della cena, i giornalisti mi presentano una bottiglia di vecchia grappa di Bassano: dono gradito. Ne

assaggio un sorso e passo in giro la bottiglia che ottiene un vero successo. Adesso è anche permesso di cantare: il canto esprime meglio di tutto la nostra gioia serena e porta l'anima verso la Patria lontana. Si intona « Giovinezza », si canta l'inno a Roma, si sciolgono i cori delle canzoni di guerra. Paolo Monelli, vecchio alpino, pretende di dirigere i cori, ma stona maledettamente. Meglio la voce di Leone e di Nannini, che danno la nota giusta, dietro alla quale si infilano tutte le altre in onde potenti. Alla fine due capitani, Fraili e Frabetti, ballano la tarantella fra risate che salgono al cielo. Sono i ragazzi della nuova Italia che servono la Patria in letizia: allegria, cordialità, simpatia irresistibile.

A mezzanotte tutti a letto. I fusi orari ci hanno combinato un piacevole scherzo: abbiamo guadagnato quattro ore di giorno e di vita. L'*Alice* piomba nel silenzio. Questo sonno è sacro. È il riposo sotto l'ala della vittoria.

Capitolo IX

TERRE E MARI D'AMERICA

Mattina del 13 luglio. La sveglia avviene a suon di tromba, sul motivo familiare ad ogni soldato. L'*Alice* da silenziosa come una vecchia nave abbandonata in balía delle onde, si empie del frettoloso rumore della vita che si ridesta: è una specie di alveare umano, nel quale, con limiti di spazio rigorosi, viene compiuta tutta la preparazione della partenza. Lavorano piú di tutti i radiotelegrafisti di bordo che hanno continuato a ricevere durante tutta la notte valanghe di telegrammi, molti dei quali attenderanno per parecchi giorni una risposta: il tempo è poco e incombono maggiori cure.

Il primo saluto, alla sveglia, è quello del tempo: l'umore del cielo e del mare modella l'umore mio sin dal primo giorno della Crociera. Oggi non vi sono bollettini perché non c'è stazione che ce li trasmetta. In compenso c'è il sole. Suvvia! Intoniamo un sorriso di festa alla fortuna che ci assiste. Essa aiuta i volonterosi: una volta tanto è un proverbio che non dice una bugia. Ma che ora è? Si dice che gli orologi siano pagati apposta per confondere la testa della gente. Ma qui si sono messi tutti di buona volontà: c'è l'ora solare, l'ora le-

gale, l'ora canadese, l'ora americana: in piú i fusi orari ci hanno fatto guadagnare quattro ore. Per non cadere in dubbi continui, decido che la squadra marci con l'ora del tempo medio di Greenwich.

Quando scendo dalla nave per imbarcarmi, gli equipaggi sono già tutti ai loro posti: dopo il lavoro compiuto ieri sera non resta che mettere in moto i motori e partire. Già le cappe sono levate: le eliche brillano nelle acque della baia. L'aria è calma: spira un vento leggero da ovest. Quest'oggi la mia ciurma volante è aumentata: vi sono 99 uomini di equipaggio, cinque giornalisti, due cinematografisti, due operai civili, cinque montatori. Il nuovo personale è distribuito sui vari apparecchi. La tappa odierna è di 1300 km. ma non differisce molto per il carico da quella di Reykjavik.

Ogni apparecchio porta 1985 kg. di benzina e 160 kg. d'olio: ma, a parte le persone, abbiamo caricato molto materiale di ricambio di cui possiamo aver bisogno nelle tappe ulteriori della Crociera. Poi vi sono le nostre valigie, portate sin qui dall'*Alice*, e indispensabili per le cerimonie che ci attendono in America. Abbiamo volato con un minimo assoluto di effetti personali: ora dovremo indossare l'uniforme, né potremo rinunciare ad altri indumenti indispensabili: a Shediac troverò mio nipote con un'altra parte di corredo e il resto mi attende a Chicago: i giornalisti hanno valigie enormi, gonfie, pesantissime: tutto serve naturalmente ad aumentare il peso dell'apparecchio, il cui carico sale complessivamente a 3500 kg.

Di solito il tratto tra il Labrador e il Canadà è im-

pervio ai naviganti dell'aria e spesso anche pericoloso per i marinai. Qualche apparecchio, anche di recente, ha superato lo stretto di Belle Isle e piú non ha fatto ritorno. Tra il Labrador e il Canadà si ingolfano spesso le nebbie del nord e vi stazionano per lunghi periodi, mentre sul mare i ghiacci della banchisa polare ritrovano un rifugio e una base per lunghe dimore. Lo stretto di Belle Isle costituisce una specie di pericolose termopili per chi intende violare le sfingi del Nord. Ma la squadra italiana affronterà la tappa serenamente. Se troveremo nebbia lungo il percorso abbiamo abbastanza allenamento per superarla. In aviazione il successo spesso dipende dall'attimo fuggente. Forse, se avessimo riposato qualche ora di piú, dopo la tappa atlantica, l'avremmo pagata cara. Partendo súbito siamo andati un po' incontro al caso, ma abbiamo fatto, in complesso, un viaggio ottimo.

Mi congedo con grande cameratismo dal tenente colonnello Barba, dal comandante dell'*Alice*, Balilla Longo, mentre il picchetto dei marinai sul ponte della nave, mi presenta le armi. Terminato il suo cómpito, la nostra snella imbarcazione partirà, tra qualche giorno, per Shoal Harbour, ad attenderci per la seconda traversata atlantica verso l'Europa. L'*Alice* avrà cosí il modo di ospitare domani il colonnello Lindbergh, che io speravo di incontrare a Cartwright. Il popolare trasvolatore, che progetta un *raid* atlantico quasi sulla nostra rotta, ma in senso opposto, è partito da tre giorni da New York. Ma ha trovato nebbia sulle coste del Connecticut, del Maine e di Terranova, tanto che ha do-

vuto ammarare sulla costa ed oggi è fermo ad Halifax.

Prima di dar l'ordine di decollo, faccio ispezionare le acque della baia su cui correranno i nostri apparecchi. Mi è parso di notare sullo specchio marino qualche pezzo di legno o di ghiaccio. Non è raro che la deriva ne trascini con sé, per lungo tratto, anche nell'interno della baia. La banchisa è poco distante. Le rive battute dai marosi sono piene d'arbusti selvaggi.

Ora tutto è pronto: non resta che dare il via alla « musica ». Dopo poco i miei motori lacerano l'aria col loro rombo: anche le eliche dei due apparecchi sezionari ruotano vertiginosamente: la prima squadriglia è pronta. Sono le 13.20 di Greenwich (le 9.20 locali).

L'*I-Balb* decolla regolarmente in pochi secondi: altrettanto fanno i miei due sezionari. Subito dopo altri tre apparecchi si staccano dai gavitelli e solcano l'onda con i bianchi scafi avvolti di spuma. Squadriglia per squadriglia, la formazione si libra in aria e compie con me un ampio giro sulla Sandwich bay. Quando punto, a regime ridotto, da Cartwright verso levante, getto un ultimo sguardo sulla baia, che per tanti mesi ha formato l'oggetto dei nostri più ardenti desideri: la terra intorno è squallida: le poche baracche di legno dei pescatori di salmone, sollevate a una celebrità mondiale dalle ali italiane, ripiombano nel silenzio e nella solitudine, angolo dimenticato sui lembi estremi della terra, verso i ghiacci eterni. Ma sullo specchio d'acqua le tre navi dalle diverse bandiere, l'*Alice*, l'*Jenning* e il *Blue Peter*, pavesate rispettivamente coi colori italiani, inglesi e americani, lanciano verso di noi il pennacchio

bianco delle loro sirene, ululo di saluto che noi non udiamo, ma al quale risponde certo l'eco delle selvagge colline che chiudono l'orizzonte. Un motoscafo riga l'acqua tra una nave e l'altra.

Addio terra misteriosa, che ancora non conosce l'opera dell'uomo e chiude tra le colline nevose e i pianori di tundra i suoi laghi ghiacciati, asilo delle renne erranti, delle volpi dal manto d'argento, rifugio e paradiso indisturbato delle frotte di salmoni che scendono ogni primavera verso il salso, a cercare l'amore e la morte. Un italiano, Giovanni Caboto, al servizio del Re d'Inghilterra, scoprí questo lembo di continente: altri cento italiani ne violano oggi il segreto, arrivando per le vie dell'aria. Ma la civiltà sembra rifuggire sgomenta dal paese che raduna e spinge sugli oceani tutte le tempeste boreali. Si è detto che questa terra realizzi il destino sintetizzato dal motto dello sfiduciato colonizzatore: Iddio radunò tutti i rifiuti della creazione e con essi formò il Labrador. Io non sono cosí duro verso il paese che ci ha accolto con un sorriso di cielo sereno. E sorvolandone oggi un cosí lungo tratto di costa, non proverò un'impressione tanto tetra. Esso è meno disabitato di quanto sembri. Questo è il mese della pesca del salmone. Capanne di pescatori lanciano sulle rive delle baie piú protette il loro pennacchietto di fumo. Qualche cosa deve pur regalare agli uomini, se essi ogni anno vi ritornano, scivolando con le barche tra le galleggianti montagne di ghiaccio. Come Falstaff sognava dell'Africa e dei suoi fasti dorati, Caboto, al ritorno dal suo viaggio, regalava isole immaginarie e pro-

metteva un vescovado ad ogni povero frate: noi, reduci da un viaggio forse ancor piú avventuroso, altro non desideriamo se non aggiungere un raggio di gloria all'ala italiana.

Vi sono in cielo nuvolette basse. Il vento, a raffiche, che si manterrà costantemente contrario per tutta la rotta, prende l'idrovolante nei suoi *remours*. Ma verso la costa l'atmosfera è limpida e l'occhio spazia largamente, a 500 metri di quota, sul paesaggio che si apre alla nostra destra.

Qua e là isolotti rocciosi orlati d'acqua giallastra. E dovunque minuscoli laghetti increspati, con una corona d'alberi che il vento ha deformato, piegandone la chioma verso terra. Molti fiumi scendono al mare facendosi strada tra gli aspri capricci del suolo e si perdono in una macchia grigiastra sull'oceano, tra le roccie a picco. Alle 13.37 passiamo sopra la Fybelly Isle: alla nostra sinistra compare un campo di ghiacci. L'isola degli Stagni è di colore scuro, chiazzata all'interno da riflessi argentei di acque incastonate tra il verde, che la trasformano bizzarramente. Ecco ancora manti cupi di boschi lungo la costa, scogliere biancastre su cui si frangono le onde: avvistiamo l'isola Spotted con pareti a picco bianche e nere, e proseguiamo sopra un arcipelago di isolotti che chiudono le insenature della costa. Ancora frantumi di banchisa polare, acciottolati bizzarri e grandi montagne di ghiaccio a semicerchio, sul limite dell'orizzonte marino. Negli intagli delle coste, triangoli intatti di neve che non bastano a ravvivare il paesaggio inerte. Alle 14.05 riprendiamo il regime normale

di 1600 giri e poco dopo sorvoliamo Great Caribou, l'isola che insieme con quella di Battle, difende la capitale del Labrador: Battle Harbour.

Ci distrae di continuo il giuoco delle acque nelle piccole baie. In alcune, come in quella di Narrow Harbour, di S. Michael bay e del capo S. Lewis, i villaggi dei pescatori si fanno piú folti e frequenti: tutti uguali, baracchette di legno allineate sulla tundra. Vi sono anche piccole flottiglie radunate al riparo di qualche roccia piú alta. Sono tutte al servizio della Compagnia dell'Hudson bay, la quale da secoli ha il monopolio della pesca e della caccia su tutto il Labrador.

Il tempo continua a fare il galantuomo. Vi è sempre un cielo in parte coperto, molta foschía al largo, un mare mosso da vento di sud-ovest, a noi contrario: ma la navigazione procede cosí regolare che lancio alla squadra questo radio-circolare: « *Dato tempo est possibile volare in formazione serrata. Soltanto invece di stare molto ravvicinate le squadriglie si scaglionino a quote diverse* ».

Al largo ricompaiono frantumi di banchisa, che la corrente trasporta con estrema lentezza. Ora entriamo nello stretto di Belle Isle, passando davanti alla baia di Saint Pierre e a quella di Chateau. Vi è in mezzo allo stretto un'isoletta che sembra dipinta. Ma il cielo è libero da nebbie e da nubi. Un piccolo vapore attraversa lo stretto in senso opposto al nostro. Un lontano mostro di ghiaccio candidissimo scende alla deriva.

Abbandonato il Labrador, la nostra rotta taglia lo stretto diagonalmente e punta sulla costa del Newfound-

land, che seguiremo per tutta la sua lunghezza, dal faro di Flower Ledge a Rich point. Essa è pianeggiante, tagliuzzata da piccole baie. I laghetti del Labrador sono nulla in confronto a quelli di Terranova: questa è la vera terra spugna.

Anche rispetto alla vita umana, qui si ha un'impressione di maggior deserto: foreste brulle a perdita d'occhio, fra acque stagnanti. Guai a perdersi in quel labirinto. Soltanto dopo qualche diecina di miglia compaiono, sulla lingua di terra, striata di nebbia, i primi villaggi. Il piú cospicuo ha il nome di S. Giorgio: il protettore della mia città ha battezzato anche il fiume e la baia. Lasciamo il tutto sulla nostra sinistra per seguire la costa che volge bruscamente verso est. Qui si incontra la prima linea ferroviaria coi relativi pali del telegrafo. Donde viene e dove va? Rinuncio a saperlo perché nel frattempo mi si presentano davanti vasti banchi di nebbia, che gravano sull'estremo lembo di Terranova e si spingono anche sulla costa. Ma il mare è libero: giriamo intorno al vasto ostacolo nebuloso come si farebbe ai piedi di una montagna. Voliamo a cento metri di quota tra mare e cielo di una serenità ineffabile. Si scavalcano i Bird Rocks, due scogli ardui e isolati, rifugio degli uccelli marini. Ora l'occhio spia l'orizzonte in cerca dell'isola di Magdalen. Finalmente appare un'ombra di terra sul mare, poi un'altra ombra. Forse è Magdalen?

Ma quella non è un'isola: è un arcipelago. Abbiamo l'impressione di avvistare infatti un gruppo intiero di isolotti alti sul cielo. Invece sono proprio le tonde col-

line di Magdalen che appaiono assai prima che l'isola si profili completa. È un fenomeno dovuto alla grande visibilità. A distanza si scoprono sole le alture e non si vede la terra pianeggiante che le congiunge tra grandi specchi di laguna. Ci avviciniamo. Sfioriamo la parte sud dell'isola e proseguiamo verso la terra di Prince Edward, altra più imponente isola, sulla quale finalmente troviamo campi coltivati, case civili e perfino qualche villa col prato inglese davanti. È il nostro primo incontro con la civiltà, dopo tanto mare e tante terre boreali. Una ferrovia attraversa l'isola da una parte all'altra allacciando cittadine e villaggi ridenti, a breve distanza l'uno dall'altro, sino a Charlottetown, la capitale dell'isola, che è anche un centro rigoglioso di commercio. Le coste sono, se è possibile, ancora piú frastagliate di quelle del Labrador: i golfi si intersecano come esili lingue di terra, isolotti e scogliere li proteggono e improvvise baie li dilatano verso l'interno. Noi tagliamo l'isola alle 18.45 all'altezza di Malpeque Harbour, la baia piú profonda della zona settentrionale. Il tratto di terra che superiamo non è piú lungo di 15 chilometri. Ora siamo nello stretto del Northumberland, che divide l'isola del Principe Edoardo dallo Stato della Nuova Brunswick nel Canadà: ancora mezz'ora di volo: alle 19.16 siamo in vista di Shediac.

Prima di entrare nella magnifica baia, in fondo alla quale è il centro balneare di Shediac, a circa sei miglia dalla costa, la formazione esegue un ampio giro a sinistra per ricomporsi. Il tempo è ottimo e il mare

calmissimo. All'ingresso è ancorato l'incrociatore canadese *Saguenay*. Non appena ci avvista incomincia a sparare a salve. Vediamo, sorvolandolo a bassa quota, il gran pavese issato da prua a poppa tra l'uno e l'altro albero e i pennacchi di fumo che escono dalle bocche dei cannoni: anche la sirena deve lanciare il suo ululato sul mare perché un altro pennacchio esce sotto il comignolo. Sono le 19.27 allorché la squadra, in formazione compatta, con le squadriglie a scalare dal basso verso l'alto, arriva su Shediac, sorvola la graziosa cittadina e si prepara per l'ammaraggio. Il mio apparecchio scende per il primo sull'acqua. Sono le 19.34.

Abbiamo compiuto 1288 km. di volo effettivo alla velocità di 208 km. all'ora, sempre ostacolati, dal principio alla fine del volo, dal vento contrario. Tutte le squadriglie, dopo la mia, compiono la manovra dell'ammaraggio in ordine perfetto.

Le rive nereggiano di folla. Vediamo da lungi grandi festoni di bandiere. Presto si avvicina al mio apparecchio un motoscafo. È il capitano Campanelli, comandante della base, che fu con me nel Sud America, durante la prima crociera. Dov'è mio nipote? Dopo tanti giorni di viaggio fortunoso sull'oceano e tanti visi strani mai visti, calcolo sulla gioia di incontrare finalmente, al primo arrivo a Shediac, una persona carissima della mia famiglia. Lino è stato trattenuto sul pontile.

Al pontile giungo poco dopo e lo trovo infatti con i segni della commozione sul viso. Lungo abbraccio. È come fosse mio figlio. Nessuno dei due può pronunciare parola. Saluto ed abbraccio il mio fido amico Nello

Quilici, il maggiore Gardenghi, capo dell'Ufficio propaganda del Ministero Aeronautica e il cav. Cecconi della mia Segreteria particolare. L'Ufficio Stampa e la Segreteria Particolare sono al completo e troveranno il loro lavoro!

Un grande arco di trionfo, fatto con rami d'abete e intrecciato di fiori, è stato eretto in onore nostro a questa estrema punta del molo, dagli abitanti di Shediac, gente semplice e cordiale che mi riceve con festosa cordialità. A Shediac sono convenute anche le rappresentanze ufficiali del governo canadese e quelle dello stato di Nuova Brunswick. Il console generale d' Italia a Ottawa, Petrucci, mi presenta cosí il rappresentante di Re Giorgio d'Inghilterra, Mac Lean, che è anche vice governatore del New Brunswick, il dott. Murray Mac Laren, Ministro del governo canadese, il generale Parson, comandante dell'esercito e il sindaco di Shediac, dott. Sormani, che è di origine italiana. Caratteristiche le divise dei distaccamenti di polizia che mi presentano le armi: cappelli tondi a larghissime falde come quelli degli esploratori, giubbe rosse fiammanti, vasti pantaloni color *kaki* e gambali gialli: ricordano le vecchie stampe coloniali del 1600: parlano in gran parte il francese di Racine: la lingua del secolo di Luigi XIV si è mantenuta intatta nelle vaste zone di popolazione francese del Canadà. Incontro anche una simpatica figura di vecchio gentiluomo inglese, il dott. Clarence Webster, un chirurgo di grido, che dopo avere per molti anni insegnato all'Università di Chicago, si è ritirato in Canadà dove studia la storia e i costumi del paese.

È stato molte volte in Italia e per l'occasione ha fatto un corso accelerato di lingua italiana: è il presidente del comitato dei festeggiamenti di Shediac.

Dopo aver atteso lo sbarco dei comandanti di squadriglia, che scendono a terra mentre tutti gli altri uomini degli equipaggi sono rimasti a bordo per gli immediati rifornimenti, mi reco nella piazza principale della cittadina, tra due fila di popolo plaudente.

La piazza è stata trasformata dalla buona volontà dei cittadini, che hanno profuso con entusiasmo il loro danaro. Nel mezzo un grande albero sormontato da uno stellone luminoso: su ogni raggio è scritto il nome di una nostra tappa. Ai quattro lati della piazza sono erette le tribune per il pubblico: quella d'onore è sulla veranda dell'albergo maggiore della città. Qui convengono le autorità per darmi il benvenuto, tra un nugolo di fotografi e di cinematografisti e numerosi impianti radio che si contendono l'onore di propagare la voce degli oratori ai quattro punti cardinali. Sono, ahimè, ben sei discorsi, che io mi debbo sorbire con grande pazienza: un po' troppi in verità, e troppo lunghi, per chi avrebbe desiderio di un buon bagno e di un'ora di riposo. Ma la dimostrazione di simpatia è cosí spontanea che il sacrificio è lieve. Tra l'altro viene pronunciato un discorso in italiano: chi lo legge ha sotto gli occhi un testo dove le parole della nostra lingua sono trascritte secondo l'ortografia e la pronuncia inglese, cosicché ne deriva una specie di esperanto dai piú strani suoni sibilanti e gutturali. Ma anche questa è una fatica che è onesto riconoscere ed elogiare. Io ri-

spondo una volta per tutti, in italiano. Il console Petrucci si prende l'incarico di improvvisare la traduzione in inglese, periodo per periodo, ma accade che una mia frase di cinquanta o sessanta parole è troppo presto sbrigata, con tre o quattro al massimo. Non capisco che vagamente l'inglese, ma ce n'è quanto basta perché non dia troppo sfogo all'eloquenza. Il tutto termina con grandi ovazioni, sventolio di bandiere, suono di bande e piú tardi festose luminarie per tutte le contrade della cittadina.

Mi ritiro, finalmente, nella casa ospitale del dott. Webster. Al mio arrivo, Webster spara un vecchio cannone napoleonico. La casa è una grande e comoda villa tutta in legno, tinta di bianco, sopra un'erta erbosa che domina il parco circostante. Vi si riconosce subito il gusto fine dello scienziato che vi dimora tutto l'anno, in compagnia della sua gentile moglie e di una magnifica biblioteca, nella quale spiccano raccolte di libri storici di tutto il mondo. Stasera è anche presente e fa gli onori di casa insieme con la signora Webster, la giovine e bellissima nuora, che è vedova di un valoroso aviatore canadese, morto pochi anni fa in un volo ardito.

Tra i viali del prato inglese faccio un piccolo rapporto ai miei ufficiali. La partenza per la nuova tappa, che ci condurrà a Montreal, è fissata per domattina.

Questa sera ceno in famiglia, nell'atmosfera di intima cordialità che il dott. Webster ha preparato. Per la prima volta, dopo tanti giorni, gusto anche nella casa ospitale, un magnifico letto all'europea che mi ristora finalmente in un sonno profondo.

La sveglia del giorno 14 è all'alba. Io sono allegro e riposato. La nuova fatica non si presenta tanto semplice. Da Shediac a Montreal sono piú di 700 km. di percorso teorico: ma sono quasi tutti su terra. Bisogna contare completamente sulla bontà dei motori. Inoltre non è piú la giornata serena di ieri. Corrono su per il cielo grosse nuvole. C'è un vento da pioggia. Ora funzionano un certo numero di stazioni americane: arrivano i bollettini alla nostra piccola radio, con notizie abbastanza rassicuranti. Non sarà un tempo ideale, ma possiamo partire.

Saluto cordialmente la famiglia Webster, che spero rivedere tra non molto, nel volo di ritorno da New York, e mi avvio al pontile d'imbarco.

Proporzionalmente al breve percorso della rotta il carico è sempre forte: intorno ai 3000 kg., di cui 1540 di benzina, 160 di olio e 450 di attrezzi vari: il resto è costituito dagli equipaggi e dai numerosi passeggeri che ogni apparecchio porta a bordo. A Shediac se ne aggiungono altri quattro: il mio Ufficio Stampa e Segreteria. In totale la squadra porta in aria la bellezza di 117 uomini.

Quando salgo sul mio apparecchio sono le 11.30 di Greenwich, circa le 8.30 locali. Poco dopo il mio apparecchio decolla, eseguendo un ampio giro a sinistra verso l'isola di Shediac, che chiude la baia. Puntiamo quindi sulla verticale della città e ci mettiamo in rotta, navigando a vista e guadagnando leggermente quota. Spira un vento fresco da sud-ovest. Il cielo è quasi tutto coperto: in mare, onda fresca. Incomincia quasi

immediatamente un forte ballo, che ci accompagnerà fino a Montreal. Saliamo a 750 metri, poi a 1250, poi a 1600 e infine tocchiamo i 3000, al limite dei quali termina finalmente il ballo violento e costante.

Questa di oggi è una specie di gran scampagnata per valli ondose e fresche, attraverso bellissimi boschi, distesi a perdita d'occhio da un capo all'altro dell'orizzonte, sopra laghi e fiumi dalle acque chiare: un paesaggio che sarebbe stato arcaico, se ovunque, un'immensa solitudine, un senso di pace siderale, l'assenza dell'uomo e della sua opera sagace, non avesse gravato sul verde panorama. Questa impressione è la nota permanente della nostra trasvolata sul Canadà, paese immenso e bellissimo, piú grande degli Stati Uniti, uno dei piú vasti del mondo, abitato in tutto da 8 o 9 milioni d'abitanti. Per giunta, alcune grandi città assorbono una percentuale fortissima della popolazione, per cui le campagne prendono un vero aspetto di zone inabitate. Invano si cercano strade. Per chilometri e chilometri il paese è inviolato. Poi compare una striscia diritta, di color giallo, che taglia in due le selve chiomate, scavalca i fiumi e si perde lontano all'orizzonte. Poche e rettilinee. Le città sono appollaiate presso i corsi d'acqua e presentano tutte la stessa sistemazione geometrica, gli stessi rettangoli, le stesse piazze agli incroci, come fossero disegnate sul tavolino di un ragioniere. La prima parte del volo sulla Nuova Brunswick, ci svela un numero maggiore di campi coltivati a grano: è la regione che sta a contatto piú diretto con l'Atlantico: non mancano piccole città graziose come

Moncton e Friedricton, adagiata, quest'ultima, presso le rive del fiume S. John. Alle sue spalle è un laghetto esile e lungo come un fagiuolo. Il confine degli Stati Uniti è prossimo: la nostra rotta lo taglia dopo una ventina di minuti. Di là è lo stato americano del Maine, non meno disabitato e boscoso delle piú impervie contrade del Canadà. Vi sono cime che raggiungono i duemila metri, i cui nomi mancano sulle carte. I dorsi delle montagne hanno un manto ricciuto di macchie basse, d'un verde quasi nero: sui fiumi che lambiscono i piedi dei colossi, corrono, trasportati dalla corrente, migliaia di tronchi d'albero. Sono stati tagliati chissà dove, molto piú in su e il loro trasporto, verso i centri di raccolta e di lavorazione vien fatto, con poca spesa, sul filo delle acque precipitose. Sugli avvallamenti il vento s'ingolfa e sottopone gli apparecchi a un ballo spossante che non ha tregua.

Alle 15.24 siamo sul traverso di First Lake: alle 15.47 compare alla nostra sinistra un altro occhio azzurro di acque lacustri: è il Millinocket: incombono da una parte e dall'altra montagne alte e nere: la squadra ne lascia a destra una, innominata, che arriva almeno a 1600 metri. Ora si inseguono cocuzzoli gradualmente piú bassi, le vallate conducono a pendii piú dolci, verso colline dai sette agli ottocento metri. Ma noi manteniamo la nostra alta quota, che ci permette un volo piú tranquillo. Ecco il lago Megantic, a nord del quale si snoda un centro ferroviario di grande importanza. Molte cittadine si scoprono ora alla vista: la città stessa di Megantic: poco piú sopra il grazioso paese di

Strind Hill. Sulla invisibile linea retta che deve portarci a Montreal, noi saltiamo queste terre e queste acque canadesi senza potere fissare stabilmente nella memoria una località e un nome. Quantunque il paesaggio raramente si adagi in una riposante pianura e anzi ci appaia come uno dei piú accidentati del mondo è impossibile non sfuggire a un'impressione di uniformità e di monotonia. Ma le cose cambiano allorché arriviamo in vista del fiume San Lorenzo. Di là da questo il terreno è tutto coltivato e i pezzi gialli verdi neri della campagna sottostante, sembrano comporre una specie di manto di arlecchino. Siamo nella grande regione cerealicola del Canadà, in uno dei piú noti e preziosi granai del mondo. Montreal non dista ormai che mezz'ora di volo. Alle 17.34 passiamo sulla verticale del lago Saint Ilaire: alle 17.53 sbuchiamo sul grande fiume di San Lorenzo, vasto e immenso, che la foschía ci aveva quasi completamente coperto. Senza accorgercene siamo arrivati sulla verticale di Montreal.

Il volo ha le sue bizzarrie. La grande metropoli canadese è immersa in una caligine bassa. Senza il calcolo matematico degli strumenti, ventiquattro apparecchi potevano passare sopra l'ansa del gran fiume e la vasta distesa della città, senza scorgere nulla!

Ora il mio apparecchio ruota come un falco tra l'una e l'altra sponda del San Lorenzo. Ed ecco quel che a tremila metri di quota era una tappezzeria piatta di colli, acque, campi, boschi, case, una specie di pittura impressionista, con un tocco di colore accanto all'altro, prende forma e rilievo, contorno e volume. Si dise-

gnano le rughe del terreno, dolcemente ondulato, su cui le strade corrono come curve di un taboga. Una costellazione di borghi e di paesini multicolori si raggruma intorno alla macchia scura della città e via via che scendiamo si distanziano, si rannicchiano sulle linee ferroviarie, serpenti lucidi, che amano la linea retta e violano l'intemerato silenzio dei boschi, le viscere dei monti, la geometria dei campi lavorati. Altri centri si dispongono alle curve delle vie, che tutte confluiscono verso quel piú vasto centro sul fiume, entrano nella raggiera di Montreal e se ne dipartono in direzione opposta. Paesi infilati al terreno sembrano, dal campaniletto barocco, che è una specie di spillo che li tiene fermi. E tutti hanno un nome di santo!

I *coureurs des bois*, i cacciatori della Bretagna e della Normandia francese, che primi scesero, tre secoli fa, sulle rive del San Lorenzo a caccia di pellicce alla moda — volpi argentate, visoni, martore, ermellini — erano mezzo frati, mezzo briganti: avventurieri, esploratori e mercanti: gente inquieta dalla pelle dura: ma insieme fanatici e missionari, presi su da Champlain, loro capo e guida, esemplare perfetto della compagnia, nella schiuma delle guerre di religione, che devastavano in quei secoli la Francia. Francesco I ed Enrico IV dànno patenti di vicerè, colmano di privilegi e proteggono con i sigilli della Corona quei primi violatori dei boschi, dei laghi e dei fiumi immensi del Canadà, Jacques Cartier, Jean Denis d'Honfleurs, il fiorentino Giovanni Verazzano, De la Roche, Chauvin, De Chaste, le sieur de Monts e soprattutto il piú grande, il piú pitto-

resco, il piú benemerito di loro, Samuel de Champlain, che nel giro di undici anni stabilisce nel Canadà l'impero di Francia, fonda nel 1608 Quebec, nel 1610 Montreal e giunge poco dopo ai grandi laghi, piantando ovunque baracche di coloni, stazioni di rifornimento e di difesa, piccoli borghi di caccia e pesca per i fedeli sudditi di Enrico IV. Ma nelle patenti, nei decretali, nei privilegi dei vari re di Francia, da Francesco I a Luigi XIV, è costante la clausola che i coloni francesi si recano nell'altro mondo «per propagandare e difendere la fede di Cristo».

Champlain è il piú perfetto esemplare di mercante-missionario che la storia ricordi. È un gran capo e insieme un'anima torbida e inquieta di mistico. Un personaggio che avrebbe potuto nascere ai tempi di Goffredo di Buglione. Cosí quando nel Canadà, dopo la carta del 1627, che porta il gran nome di Richelieu, il diritto francese si consolida contro Inglesi e Spagnuoli e insieme si fissano meglio i diritti dei coloni e dei loro capi, si ripete che il loro scopo è «*d'amener les peuples habitant la nouvelle France à la connaissance de Dieu et les faire policer*». Poco dopo, nel 1636, un naviglio risale il San Lorenzo e pianta le ancore a Quebec: sono i Gesuiti che nell'anno medesimo fondano il primo collegio, o università, in terra d'America, anteriore di un anno alla creazione inglese di Harvard.

Ecco perché l'impronta cattolica è cosí potente in Canadà e questi paesini che si sgranano sotto di noi si chiamano S. Julienne, S. Lin, S. Epiphanie, S. Therèse, S. Eustache, S. Isidore, S. Remi, S. Martin... C'è da

sfogliare tutto il calendario dei santi per i 365 giorni dell'anno. Non manca neppure l'« Isle Jesus » alle spalle di Montreal e il capo estremo promontorio su cui la città è costruita, si chiama S. Anne de Bellevue, mentre l'ansa immensa che il fiume fa davanti alla metropoli, si chiama Lac de S. Louis...

La religione, come la lingua, è uno strumento efficace quant'altri mai, a dimostrare in un paese di conquista un diritto di prelazione, documentando la origine della gente che prima vi è giunta. I francesi del Canadà non rinunciano a dichiarare francese questa terra, contro ogni trattato diplomatico o risultato di guerre antiche e recenti: per questo i canadesi della Nuova Brunswick e di molte altre regioni scrivono e parlano un francese d'altri tempi: quello dei primi coloni che qui giunsero nel cinque e nel seicento: invece di *ile, maître, avait, monsieur*, dicono *isle, maistre, avoit, sieur* e via di seguito. Contro le nude e severe cattedrali calviniste, metodiste, evangeliche dei conquistatori inglesi, i canadesi di razza francese, hanno costruito le vôlte dorate del barocco di Re Sole, anzi hanno addirittura rifatto, in piena Montreal, un San Pietro in miniatura con la facciata del Bramante, la cupola di Michelangelo e il colonnato del Bernini: oppure hanno ricostruito, sempre in miniatura, le due torri mozze, i fianchi squadrati e il rosone gotico di Notre Dame de Paris.

Fantasie...

Spettri della mente, naturali a chi passa in queste regioni.

Voliamo intanto sulla città che ha un colore d'ardesia.

Il colore grigio ferro che predomina sui tetti alla francese, dà una nota caratteristica all'edilizia cittadina: il grande parco La Fontaine al nord, è disegnato sui modelli del Bois de Paris; e poi... vi son tante chiese! Ma tante da non credersi. Le loro cuspidi, gugliette, cupole e campanili fanno una selva sulla selva delle case sottostanti. Siamo, si vede subito, sopra una città cattolica.

Una meraviglia è il porto, lontano oltre mille chilometri dal mare, ma dove giungono anche i transatlantici: le gettate dei moli, i doks, i silos sono imponentissimi. Un grande fervore di imbarcazioni a vapore. Rimorchiatori vanno e vengono. Meraviglia ancor maggiore il Victoria Bridge, lungo quasi due miglia inglesi, cioè circa tre chilometri, tutto in ferro, con 25 enormi piloni nelle acque del fiume: costruito nel 1898-99 dal grande ingegnere Joseph Hobson, con venti milioni di dollari, nulla ha perso anche oggi della sua audacia e grandiosità.

Ponte, moli, piazze, case, terrazze, torri, rive del San Lorenzo, tutto nereggia di gente che assiste entusiasta al passaggio della nostra squadra stupendamente aggruppata nella sua formazione. Stiamo ammarando. Le nostre prore vertono dalla città verso il fiume: fanno ancora un largo dietrofront, inclinandosi nella virata per mettersi contro vento e, con una dolcezza di piuma, mentre il motore scoppietta un po', poi brontola sommesso, poi tace, tocchiamo le acque giallastre presso il gavitello su cui sventola la bandiera del comandante della squadra.

La zona dell'ammaraggio è presso l'idroscalo canadese di Longueil. La manovra della mia squadriglia è stata un'autentica perfezione. Il volo, nonostante il lungo tratto di terra, il vento contrario e il ballo snervante, si è svolto perfettamente in quattro ore, a una velocità di 193 km. all'ora.

Ma è detto che, troppo spesso, all'arrivo ad ogni tappa, io debba guastarmi la gioia della vittoria. Anche oggi l'apparecchio è appena ormeggiato che spunta dalla riva un grande motoscafo che si dirige verso di noi. Altri motoscafi partono dalla riva opposta, tagliano e intersecano in vario senso le acque del fiume, proprio mentre si svolge la manovra di ammaraggio delle altre squadriglie. Le sirene dei piroscafi urlano cosí forte che è difficile farsi intendere: io urlo, con tutto il fiato che ho nei polmoni, di far cessare quel movimento pericolosissimo. Sta avvicinandosi il maggiore Del Ponte, comandante della base, anch'egli con un potente motoscafo. In quel momento ammarano due squadriglie: il loro passo è ostruito da una imbarcazione: l'incidente potrebbe prodursi irrimediabilmente e fulmineo. Per fortuna l'una fa un ammaraggio lungo, scavalcando l'ostacolo, l'altra lo fa brevissimo, evitandolo. Ma io ho sudato freddo. Credo anche di aver persa la calma. Col linguaggio che nella vita militare è spesso il più efficace, tanto che lo usava anche Vittorio Emanuele II, ma che non è perfettamente parlamentare, dico a Del Ponte di ritirarsi dalla zona dell'ammaraggio e di ottenere che gli altri facciano altrettanto. Il povero Del Ponte che ha lavorato come un negro, cerca di mettersi

in autorità, ma riesce malamente a farsi obbedire dagli entusiasti motonauti che ci girano attorno armati di macchine fotografiche, senza comprendere l'entità del pericolo a cui espongono i nostri apparecchi e le loro persone.

C'è sempre però, il suo lato comico, che gustiamo, quando ogni pericolo è definitivamente scomparso. Già mi era stato chiesto a Shediac che pronunciassi qualche parola di saluto al Canadà e all'intiera America del Nord, non appena toccassi le acque del San Lorenzo. Né io avevo rifiutato. Il maggiore Del Ponte aveva infatti a bordo del motoscafo un ospite: l'impiegato di una grande società di radioaudizioni col suo bravo microfono. Non so che cosa sia accaduto. Certo qualcuna di quelle mie poco parlamentari invettive, deve essere passata in radioaudizione come messaggio al Canadà! L'impiegato della radio, sentendomi urlare, aveva alzato il microfono per meglio captare la mia voce, credendo che iniziassi il discorso...

Anche a Montreal sbarcano a terra soltanto i comandanti di squadriglia perché occorre che i rifornimenti siano fatti senza indugio. Se il tempo mi assiste voglio infatti partire per Chicago domattina. Non è stata piccola gioia per me ricevere notizia dal mio Gabinetto che il Duce è molto soddisfatto che io sia partito immediatamente ieri 13, da Cartwright per Shediac, dopo la tappa atlantica del giorno precedente. Mi telegrafa Martelli che ha esclamato: « Bravo Balbo, che s'è infischiato anche del 13! ».

Infatti noi fingiamo soltanto di essere superstiziosi.

Qui poi voglio dare la dimostrazione che la squadra italiana sa attendere con la pazienza temporeggiatrice di Fabio Massimo, quando il tempo è proibitivo, ma sa anche bruciare le tappe, cioè infilare una dietro l'altra le giornate di volo, ivi compresa la traversata atlantica, non appena le condizioni del tempo lo permettono.

Domani dunque saremo a Chicago.

Intanto prepariamoci ad andare incontro alla enorme folla che pullula sulle rive dell'idroscalo, con miriadi di braccia alzate, sopra un mare di teste. Breve toilette. Scendo nel motoscafo con Pellegrini e Longo: sono sullo scivolo dell'idroscalo da cui si accede alla grande contrada che conduce in città. È un affar serio avanzare. La folla minaccia di saltarci addosso, e lo farebbe certamente nell'impeto del suo pazzo entusiasmo, se non la trattenesse il vigoroso cordone delle centurie di Camicie Nere italo-canadesi in servizio d'onore. Sono centinaia e centinaia di giovani, tutti di origine e di lingua italiana, convenuti a Montreal da ogni centro, anche piú lontano, del Canadà. Mentre mi acclamano freneticamente, mi proteggono dall'urto della folla. L'incontro con tanta bella gioventú fascista — vi sono anche pittoresche squadre di Piccole Italiane, nella camicetta candida e la sottanina nera — ci commuove profondamente. È un pezzo di Patria vivente che ci saluta nella dolce lingua materna.

Potrebbero mancare i discorsi? I microfoni della radio? I cinematografisti? Le macchine fotografiche? Impossibile. Qui siamo in America e bisogna indulgere

alla innocente manía pubblicitaria. Gli obbiettivi mi colpiscono di fronte, di fianco, di sghimbescio, dall'alto e dal basso. Intanto urli di saluto lanciano le sirene dei grandi stabilimenti di tutto questo quartiere, che è il piú industriale della città.

Un aeroplano canadese porta sul cielo una scritta di evviva all'Italia.

Il Ministro della marina, Alfredo Durandeau, circondato da picchetti di marinai che presentano le armi, esalta in un discorso la nostra impresa. Rispondo e, come sempre, metto in mostra la nostra qualità di soldati. Ringrazio il popolo canadese per aver compreso la missione di civiltà, di pace, di simpatia e di reciproca intesa alla quale serve l'aviazione italiana ed affermo che sarebbe stato impossibile alla centuria volante compiere un cosí magnifico sforzo, se non vi fosse a Roma il grande Capo, Mussolini, che forgia le volontà secondo la propria immagine e riconduce ai generosi tentativi dei navigatori del Rinascimento.

Quando Dio volle, arrivammo alle automobili. E qui l'America ci offrí pure, per la prima volta, uno dei suoi piú caratteristici spettacoli a me già noto e simpaticissimo: la squadra degli agenti di polizia in motocicletta che sgombravano le strade al nostro passaggio lanciandosi a corsa pazza davanti alle nostre automobili e suonando di continuo, come dannati, certe loro sirene che strazian gli orecchi, ma hanno il vantaggio di bloccare la circolazione un chilometro in anticipo.

Le vie rigurgitano di folla. Per giungere all'albergo dobbiamo attraversare il magnifico ponte della Vittoria

e percorrere quasi tutto il quartiere del porto pieno di operai. Ovunque dimostrazioni di simpatia. Dopo quasi un'ora di viaggio, siamo all'Hotel Mount Royal, il piú grande di quanti esistano nei dominii e nelle colonie inglesi del mondo. (Cosí almeno mi assicura il direttore).

Le sale d'ingresso e i corridoi dell'albergo sono tutti gremiti: la piazza si è rovesciata qua dentro: il direttore, un simpatico ometto, impomatato, coi baffi che finiscono a capocchia, di nazionalità incerta e di lingua italiana piú incerta ancora, suda otto camicie per aprirci il varco. Finalmente arrivo nell'appartamento che mi è riservato. Ma invano spero un minuto di riposo. Ancora autorità, vuoi canadesi vuoi italiane e pubblico che non si rassegna a lasciar sgombra la mia stanza. Ancora microfoni e macchine fotografiche. Dopo poco, il console d'Italia mi conduce al monumento ai Caduti in Guerra, dove depongo, a nome della squadra, una corona di fiori. Poi mi reco in Municipio per il ricevimento ufficiale.

Nel palazzo del comune parlano vari oratori, che hanno però il pregio della concisione e che ci colmano di gentili complimenti ed esaltano il nostro paese. Parla anche (non so perché, ma si vede che l'oratoriomania è attaccaticcia) il console d'Italia. Quando anche questa cerimonia è finita, posso finalmente (cosí almeno spero) gustare un po' di riposo in albergo. Agogno con tutte le mie forze un bagno, un indugio sul letto, un po' di silenzio. Ma è scritto che la maggior fatica si debba proprio compiere a terra. L'Hotel Mount Royal è assediato. La gente vi stazionerà in permanenza anche

durante la notte. Ancora piú assediato il mio appartamento. Trovo tra il pubblico un simpatico fascista, vero tipo di siciliano, che parla però a perfezione l'inglese: lo improvviso mio cerimoniere. Ha l'incarico di sgombrarmi almeno la stanza da letto, parlamentando con garbo con gli ammiratori indiscreti. Si fa infatti un po' di spazio. Posso almeno rinfrescarmi il viso. Il solerte direttore, coi suoi baffi a punta d'ago, mi avverte che è impossibile non ricevere la rappresentanza della stampa di Montreal. Il mio improvvisato segretario, signor Russo, ha l'incarico di tenere a bada per qualche minuto i giornalisti. Ma vi riesce sino a un certo punto. Mi decido allora a riceverli in bagno, mentre sono fra le mani di un imponente barbiere. Questa familiarità ha un successo indescrivibile. Si crea un'atmosfera di simpatia e di buon umore, che facilita lo scambio arguto delle domande e delle risposte. Poiché nel bagno non ci si muove piú, mi trasferisco col barbiere in un salone. Questi giornalisti sono curiosi. Non si contentano di impressioni aviatorie, geografiche, politiche: vogliono sapere, per esempio, se mi piacciono le donne:

— Eh perbacco! Volete che mi piacciano gli uomini?!

Un altro mi chiede perché tengo la barba. E cosí di seguito.

A mia volta domando quanti giornali vi sono a Montreal: mi si risponde con un numero straordinario. Li trovo troppi, e propongo di fonderli insieme e farne uno solo. La proposta imbarazza. Vedo qualche inglese sogghignare verso il confratello francese e vice-

versa. Stuzzico un poco l'ingenua manía parlamentaristica, travasata dai paesi liberali d'Europa in queste lontane terre d'America. Mi diverto e si divertono anche i miei interlocutori. Nel frattempo squilla il telefono. È la comunicazione con Roma chiesta poco fa. I miei ospiti non accennano ad uscire. Non mi rincresce d'averli testimoni dell'immensa gioia che provo parlando per telefono senza fili, direttamente, col mio grande Capo, il Duce. Mussolini mi saluta con commovente affetto: mi domanda notizie di tutti i miei compagni, si informa delle varie fasi del volo e soprattutto della traversata atlantica, mi incarica di abbracciare i piloti della squadra. Rispondo con segni visibili di emozione e senza volerlo mi vien fatto di restar sull'attenti durante tutto il periodo della conversazione telefonica. Assicuro il Capo che tutti sono all'altezza del compito e gli prometto di essere l'indomani a Chicago.

I giornalisti hanno preso in abbondanza appunti e note. Ormai la mia toilette è finita. Beviamo assieme un *cocktail*, e li congedo con strette di mano da buon collega.

Poco dopo, gran pranzo nella sala maggiore dell'albergo al diciottesimo piano: la colonia italiana si è data tutta convegno qui. Le signore sfoggiano abiti bellissimi. I miei ragazzi si sono vestiti con le divise bianche. Sono elegantissimi e pregustano l'ebbrezza delle danze imminenti. Queste si svolgono infatti nei saloni adiacenti con un brio, uno sfolgorío di luci, uno sfoggio di *fraks* e di *decolletées* degni di Parigi. Io naturalmente non ballo, ma lascio che gli Atlantici go-

dano un po' di mondo. Forse lo godono anche troppo, a quello che vedo e non vedo!

Ma c'è la tappa di domani. Mi ritiro per riposare e incarico Longo di ordinare inesorabilmente a tutti la « ritirata » per la mezzanotte.

Bisogna dormire per essere freschi all'alba.

Capitolo X

CHICAGO

Ci attendono oggi 1550 km. di percorso teorico che diventeranno in realtà piú di 1700: dalle 7 alle 8 ore di volo. È cresciuto ancora di qualche centinaio di chili il nostro carico normale di passeggeri. Siamo 119: il piú illustre degli ospiti fino ad oggi portato in volo è giunto all'idroscalo proprio mentre stavo per imbarcarmi, alle 13.30 di Greenwich: è l'ambasciatore d'Italia a Washington Augusto Rosso, uno dei nostri piú giovani diplomatici al quale avevo promesso questo volo da qualche mese. Gli ho telegrafato ieri che ero lieto di mantenere la promessa: egli ha accettato con entusiasmo l'invito di nuovo genere: il battesimo dell'aria durerà otto ore: un po' troppo per un novizio, ma l'ambasciatore Rosso mi dichiarerà poi a Chicago che non si è stancato: neppure il ballo dell'apparecchio è valso a scemare il suo ardore. L'altro ospite è l'addetto aeronautico a Washington, tenente colonnello Sbernadori, che si imbarca sull'apparecchio di Biseo. Io porto con me, oltre al mio solito equipaggio, l'ambasciatore, mio nipote Lino e Nello Quilici: questi ultimi hanno organizzato una specie di segreteria volante, e durante il volo funziona la macchina da scri-

vere nello scafo di destra. Tutto sommato vi è una bella popolazione a bordo dell'*I-Balb*: otto persone.

Con i suoi 2060 kg. di benzina, 150 d'olio, 500 di attrezzatura varia e oltre 600 di personale navigante, dobbiamo portare in cielo circa 3300 kg. di carico.

Iddio ha voluto che, dopo tanti indugi prima di partire da Orbetello, la squadra debba giungere in vista di Chicago proprio oggi, 15 luglio. Poiché la metropoli del Michigan segna l'estremo punto del nostro viaggio di andata, questa esatta divisione del mese è di buon auspicio: speriamo tutti di essere a Roma entro la seconda quindicina.

Il tempo quest'oggi non è molto propizio. Avremo quasi sempre vento contrario. Sono anche segnalate qua e là, sulla rotta, burrasche temporalesche. Ma non per questo resteremo un'ora di piú a Montreal. Forse lo sperano questi buoni canadesi, e piú degli altri i tanti italiani che ci hanno ieri festeggiato. Esprimiamo loro la nostra gratitudine. Saluto sul pontile d'imbarco autorità e connazionali e salgo sul mio apparecchio, che tosto decolla scivolando con facilità sulle acque grigiastre. Non cosí facilmente purtroppo decolleranno gli altri apparecchi, ai quali reca un certo fastidio il viavai continuo di imbarcazioni sul fiume. Non è possibile evitarlo: molti sono vaporetti postali con l'ora stabilita per la partenza e l'arrivo. Cosí la manovra del decollo porta via quasi un'ora e le squadriglie si trovano in aria molto distanziate le une dalle altre.

Dopo il consueto giro di saluto sulla città, mi rimetto sulla verticale della base e filo diritto sulla rotta,

risalendo il corso del San Lorenzo. Vi è molta foschía, una visibilità limitata, un vento moderato ma decisamente contrario. Fa caldo. La temperatura esterna è a 25 gradi.

Le sponde del fiume San Lorenzo si restringono mano mano che prendiamo quota. Quando la foschía lo permette, ricompare sotto di noi il vasto panorama di boschi, cosí tipico nel paesaggio canadese: ogni tanto le selve si diradano: il terreno mostra una gran spelacchiatura e assume tinte di ocra e di terra bruciata: sono gli appezzamenti sui quali è stato da poche settimane falciato il grano. Poi ancora una volta subentra il verde della prateria e il manto color smeraldo cupo della boscaglia. Il fiume si divide e si suddivide, poi torna ad unirsi, seminando al passaggio una quantità di isolotti. Alle 15.55 ne sorvoliamo uno che ha l'aspetto di una immensa sogliola, a forma romboidale, schiacciato e di color piombo: è l'isola di Hamilton. Poco piú avanti, alle 16.27, ecco la graziosa cittadina di Prescot, stazione di smistamento dei passeggeri dai piroscafi fluviali a quelli lacustri. Infatti tra non molto compare la linea azzurra del lago Ontario, incoronata di nuvole, che dànno alle acque un tono di corruccio. Siamo su Kingston, proprio sull'imbocco del lago. Non è un grande centro: conta appena 23 mila abitanti, ma è uno dei punti storici piú interessanti dell'America del nord. Qui presso la torre che domina ancor oggi la città sul Fort Henry, era l'ultimo baluardo della gente francese nel Canadà allorché i terribili rivali, gli anglosassoni, si gettarono alla conquista della preziosa e

vasta regione. Dal nome del suo fondatore, il conte di Frontenac, la cittadina ebbe fino al 1812 il nome di Fort Frontenac. Di qui, a cura del cavaliere De la Salle, uno tra i piú grandi esploratori che la storia ricordi, fu costruito il primo battello per navigare il lago Ontario. Il nome di Kingston fu dato piú tardi alla città, ormai caduta dopo un'eroica difesa in mano agli anglo-sassoni, dai fuorusciti della rivoluzione americana, monarchici e legittimisti impenitenti.

Ma in questo momento ben altri pensieri attraversano la mia mente. Mi giunge un telegramma del colonnello Infante, che raccoglie a New York i bollettini meteorologici degli Stati Uniti e me li trasmette per radio. Egli mi avvisa che sul lago Erie, attraverso il quale deve passare la nostra rotta, sta marciando un furibondo temporale. La squadra dovrebbe quindi incontrarlo per forza, non appena superato l'Ontario, cioè in meno di un'ora. L'ufficio meteorologico di New York consiglia di spostare la rotta di 100 km. a nord. Spostare la rotta rappresenta sempre un'incognita quando si trasvolano paesi sconosciuti e dei quali non abbiamo carte dettagliate. D'altra parte non c'è da scegliere: bisogna affidarsi ai consigli dei tecnici locali ed effettuare la deviazione. Lancio agli equipaggi un dispaccio annunciando la modificazione della rotta e ordinando che si dirigano a nord su Nottawasaga bay. Do gli angoli di bussola. Scenderemo poi su Detroit, per l'Huron, e riprenderemo la rotta a Toledo. Presto mi giungono le risposte dalle varie squadriglie, « eseguito », oppure « eseguiremo ». Manca soltanto la ri-

sposta di *I-Long*. Infatti il mio dispaccio non deve essere arrivato all'ultima squadriglia. Egli prosegue evidentemente sulla rotta stabilita in precedenza. Alle 18.40 ho la conferma che il tenente colonnello Longo è riuscito finalmente a ricevere il mio dispaccio e che per fortuna è giunto sul lago Erie quando il temporale era già passato. Gli do appuntamento alle 20.10 su Detroit.

Intanto io proseguo con le altre sette squadriglie sulla traiettoria del grande arco stabilito, girando a nord. Purtroppo le carte non ci dànno indicazioni sufficienti. Abbiamo soltanto alcuni punti di riferimento nelle località di maggiore importanza. Siamo sulla zona di confine tra il Canadà e gli Stati Uniti, quasi completamente disabitata, con aspetti di landa incolta su cui cresce una boscaglia grama e secca, percossa dagli implacabili soli estivi e dai venti freddi invernali. Dopo circa un'ora sorvoliamo a mille metri di quota il lago Stomy: ancora venti minuti ed ecco il Rosedale Lake: quindi sorvoliamo il Victoria Harbour entro un'atmosfera agitata, con un cielo coperto che ci avvolge nella sua foschía. Alla nostra sinistra guizzano lampi: grandi nubi temporalesche si accavallano paurosamente: è la zona ciclonica intorno alla quale continuiamo a girare, percorrendo un grande arco di cerchio. Ecco Collingwood, che sorvoliamo a 1500 metri, in cerca di piú spirabil aere. Quindi Port Elgin. Abbiamo toccato il golfo settentrionale del lago Huron sorvolando la Georgian bay: ora discendiamo verso l'estrema punta sud del medesimo lago, in direzione di Port Huron. Le acque sono scialbe e cinerognole: la riva destra che noi

17. L'arrivo della squadra sulla città di Chicago.

18. L'ingresso a Chicago.

19. All'Esposizione di Chicago su un percorso di parecchi chilometri una enorme folla calcolata ad un milione di persone acclama all'Italia e agli aviatori atlantici.

20. **Una folla immensa inneggia agli aviatori italiani** allo Stadio di Chicago la sera dell'arrivo, 15 luglio.

21. Balbo parla alla radio nello Stadio di Chicago.

22. **Nella** cattedrale di Chicago.

23. CHICAGO - La cerimonia dello scoprimento della statua a Cristoforo Colombo, dedicata alla gloria delle ali d'Italia.

24. **L'arrivo della squadra su New Yorck.**

costeggiamo, è bassa e piatta. Spesso il lago perde i suoi confini terrestri e assume l'aspetto di una desolata laguna che si allarga all'infinito, confondendosi con la foschía del cielo. Alle 19.48 sorvoliamo Port Huron, prima città degli Stati Uniti che incontriamo oggi sulla nostra rotta. Proprio di fronte sul confine canadese, divisa dalla città rivale da un piccolo ruscello, è il porto canadese di Sarnia. Noi tagliamo diritti su Detroit distante ormai solo una cinquantina di chilometri. Non appena sul suolo americano scorgiamo un gruppo d'aeroplani da caccia a quota piú alta. È il primo saluto dell'aeronautica degli Stati Uniti. Sapremo poi che a bordo di uno di essi è il generale Parker, comandante dell'armata americana della frontiera del nord. Secondo quanto mi ha detto all'arrivo a Chicago, il generale Parker mi ha inviato anche un messaggio di saluto; ma non mi è arrivato, e io debbo ringraziarlo soltanto piú tardi.

Quando giungiamo in vista di Detroit, le formazioni americane aumentano: ora con i militari vi è un gruppo di velivoli civili che ci fanno scorta d'onore.

Sorvoliamo la grande città di Detroit, a me ben nota: è il piú importante centro dell'industria automobilistica del mondo. Siamo a 1500 metri di quota. L'atmosfera è agitatissima per le correnti termiche prodotte dalla città.

Vediamo in basso la scacchiera, regolare fino al millimetro, delle lunghe strade diritte, che si tagliano ad angolo retto, isolando blocchi di case, perfettamente uguali come forma e come grandezza. Ad ovest della

città è la zona dell'industria, con mille ciminiere erte verso il cielo e un arcipelago di stabilimenti, le cui vetrate mandano in alto bagliori metallici. Rivedo dall'alto le grandiose officine Ford. Un fumo fosco forma su questa zona una specie di nuvola pesante che si allunga verso la città. Questo è veramente il regno di Vulcano, il dominio del metallo e del fuoco. Per chilometri e chilometri si allineano le officine, intersecate dalle guizzanti rotaie dei raccordi ferroviari. Questa è l'America, vien fatto di pensare, coi suoi enormi impianti della produzione in serie, con le sue macchine pesanti, col suo lavoro razionalizzato, con le sue miriadi di operai, tutti modellati su uno stampo. Di qui partono per tutto il mondo le vetture che conducono l'uomo su quattro ruote per tutti i sentieri della inesauribile curiosità, dell'impaziente interesse, del mai sazio desiderio di correre...

Ora tutta la formazione si serra dietro la mia squadriglia: guardando indietro vedo sopraggiungere ad uno ad uno i triangolini dei bianchi e dei rossi: anche la squadriglia verde di Longo riprende il suo posto alla coda della squadra: possiamo procedere tranquilli verso Chicago.

Tagliamo un pezzetto del lago Erie, da Windsor a Toledo. Tutte uguali queste distese d'acqua, come è uguale il paesaggio circostante.

Toledo, che sorvoliamo alle 20.36, è invece un poco piú alta, a 183 metri, tra gli avvallamenti capricciosi del terreno collinoso. Forse alla sua modesta quota di 183 metri deve il nome, dalla strana risonanza romanti-

ca, che ricorda il Cid Campeador della lontana Spagna.

Abbiamo ora quattrocento chilometri circa di terra da attraversare su un terreno pianeggiante, di natura morenica, specie di terrazzo che sale sino a quattrocento metri sul livello del mare. La rotta segue sulle rive il corso del fiume Maumee, abbastanza largo da permettere forse un ammaraggio di fortuna, ma in questa stagione scarsissimo d'acque. La città di Fort Wayne, su cui passiamo alle 21.20, giace alla confluenza di tre miseri fiumi: conta centomila abitanti ed è di tipo perfettamente americano. Ancora altri piccolissimi laghi, campagna in parte coltivata, in parte data a pascolo: paesaggio piatto e monotono. Il ballo non ci lascia riposare. È una fatica continua alla quale purtroppo non mi abituo mai. Dopo tante ore di volo siamo tutti un po' stanchi. Sono quattro giorni duri, quelli che stiamo per chiudere. S'incomincia a desiderare un panorama piú interessante: gli occhi guardano lontano, verso la sponda dell'ultimo lago del nostro viaggio. Finalmente il Michigan si annuncia: l'orizzonte è tagliato netto in tutta la sua lunghezza da una linea cilestre, dapprima vaporosa poi sempre piú consistente. È la sponda meridionale del gran lago. Siamo a sessanta chilometri da Chicago, e precisamente sopra alla verticale di New Buffalo. Sono le 22.10: sul cielo sono cumuli sparsi: intorno a noi è molta foschía, la visibilità è di venti chilometri.

Eseguiamo un ampio giro a sinistra bordeggiando sulla sponda del lago e puntiamo su Michigan City. Qui incomincio a scendere a larghe spirali, mentre aumenta-

no sul cielo le grandi formazioni americane, alcune delle quali fanno elegantissime evoluzioni in massa. Alla squadra manca la squadriglia di Giordano, rimasta in coda e indietro di 3 minuti. Lancio un radio-circolare: « Serrate sotto: dirigo su Chicago in vista. Quota 500. I signori ritardatari si sveglino. Ammarerà per ultima la squadriglia *I-Gior*. Appena ormeggiati e capottati i motori innalzare la bandiera. I comandanti scendano sulla nave *Wilmette* assieme al loro equipaggio completo ». È giusto che anche i secondi piloti, i radiotelegrafisti e i meccanici abbiano il loro trionfo. La squadra sta per giungere alla sua mèta d'arrivo.

Ecco infatti le prime avvisaglie. Da Michigan City sino a Chicago sono immensi depositi di nafta, serbatoi bianchi, pozzi giganteschi. Incomincia qui il regno della mastodontica industria che ha in Chicago il suo centro. Intanto sulle vie asfaltate lanciate come fiumi di lava fredda verso l'imminente metropoli, vediamo i primi agglomerati mostruosi di automobili, colonne e colonne in cerca di un varco per giungere in tempo ad assistere allo spettacolo del nostro arrivo. Poi le automobili si radunano in grandi parchi improvvisati, formano masse compatte alla periferia della città su altrettante linee uguali, una dietro l'altra, cosí fitte, cosí nere e dall'alto cosí piccole, appiattite dalla distanza, da sembrare immensi formicai. Tutte le rive del lago sono invase e quando la squadra tocca i sobborghi della città, tutte le vie, tutte le piazze appaiono ingorgate. Quante persone si sono dunque date convegno a Chicago dalle città vicine, e quanta gente, oltre i sei milioni dei suoi

abitanti, rigurgita oggi dentro le sue strade a scacchi, che incominciano a delinearsi sotto i nostri occhi?

Ecco che, sempre costeggiando sulla riva del lago, arriviamo sul quartiere dell'Esposizione mondiale, le cui torri a sbarre d'acciaio terminano in colossali drappi dai colori d'America e d'Italia. Quella specie di rotonda protesa sul lago e nereggiante di folla stipata oltre il verosimile, è il Navy pier. Lí presso è ancorata una nave da guerra in servizio sul lago Michigan, anch'essa rigurgitante di teste. Ma lo spettacolo grandioso è sulle grandi passeggiate che costeggiano la spiaggia per diecine e diecine di chilometri. Qui la folla è radunata a milioni. Le sue propaggini sembrano salire su per le case retrostanti, prendere d'assalto i grattacieli, voler raggiungerci in cielo. Epico spettacolo. Una grande arteria, la Michigan Avenue, taglia in due la città: dalle verdi sponde lacustri, si apre il varco fra le torri, le piramidi, i rombi giganteschi dei grattacieli dalle mille finestre, passa fra centinaia di strade, attraversa piazze immense e si perde lontano nel ventre della misteriosa metropoli. Ricordo molto bene questa strada superba, una delle piú belle del mondo, che percorsi nel 1929: so che il porto sul lago si apre alla sua estremità come un fiore sullo stelo. Fin d'allora lo vidi e accarezzai l'idea di un ammaraggio, in una futura Crociera... Il rettangolo entro il quale si infileranno i nostri apparecchi per ammarare, è piccolo e stretto: ma la manovra difficile potrà soltanto aumentare la precisione dei piloti. Dopo aver condotto i 24 apparecchi in larghe volute sulla città, a bassa quota, come una colonna di mi-

granti uccelli d'argento, dopo essere scivolato tra l'una e l'altra torre d'acciaio dell'Esposizione e sopra il pauroso zigzag dei grattacieli, giganti pietrificati, tutta la formazione continua dolcemente a perder quota: poi la mia squadriglia si abbassa ancora, giunge sulla linea d'ammaraggio, sorvola l'acqua a pochi centimetri, sfiora le onde del lago mosso dalle mille imbarcazioni e si adagia sulle acque terse. Gradualmente e impeccabilmente ammarano le altre squadriglie.

Sono le 23 di Greenwich (le 18 locali).

Ora che il cielo è sgombro, le formazioni americane lo invadono tutto. Una squadra di quarantatre apparecchi compie bellissime evoluzioni collettive, ala contro ala: a un certo punto i velivoli si dispongono in modo da formare la parola Italia. Poi si disperdono, quindi si riuniscono di nuovo, costruendo e disfacendo figure geometriche, sviluppando manovre ardite, compiendo in onor nostro virtuosismi graziosissimi. Il grande dirigibile *Macon*, giunto apposta da Lake Hurst, si abbassa gradualmente fino a trecento metri di quota e sorvola a marcia lentissima tutta la nostra squadra. Altri dirigibili, inviati sul cielo di Chicago da grandi ditte commerciali, come il *Good Years*, solcano il cielo trascinandosi dietro un enorme tappeto di lettere, che formano la scritta: « Salve Balbo e figli della grande Italia ». Intanto la nave *Wilmette* spara le salve d'uso. Le sirene delle officine urlano tutte contemporaneamente. I *claksons* dei milioni di automobili fanno un fragore d'inferno, mentre la folla sventola fazzoletti e bandierine, agitando cosí una specie di mare multicolore sulle

miriadi di teste. Numerosi altoparlanti descrivono le fasi dell'ammaraggio a voci tonanti e propagano la notizia del nostro arrivo su tutte le terre d'America. Già in volo abbiamo avuto intorno alla squadra i velivoli dei cinematografisti: ora è addirittura una flotta di motoscafi che assale da ogni parte il mio apparecchio dove, in piedi sull'ala, io indugio ad osservare le ultime squadriglie che ammarano. Implacabilmente girano le manovelle delle macchine da presa: è una gara di cavalletti che tendono a scavalcarsi sui motoscafi troppo stretti. Le acque del lago sono agitate e la scena assume talvolta un aspetto comico. Ma tutto va bene. Il cinematografo in prima linea: esso in America ha le sue imperiose esigenze. Qualcuno vuole che io dica qualche cosa perché ha con sé l'impianto sonoro: allora anche altri me lo chiedono, sempre piú insistenti, come dessero un ordine, con frasi in italiano bislacco imparate per l'occasione. Non c'è che dire: bisogna rispondere. Grido come posso «Viva l'America! Viva l'Italia!» in mezzo a quel rumore pànico di voci umane e di strumenti meccanici, a quel frastuono di acclamazioni, a quel delirio di folla, sicché non so che cosa sia potuto giungere della mia voce, che non è stentorea. Ma tutti ringraziano e vorrebbero ch'io parlassi ancora, ancora... Ma no. Non mancherà piú tardi l'occasione di ricevere, di incidere, di trasmettere discorsi in abbondanza. Ora è il momento di scendere.

Purtroppo anche a Chicago si ripete la scena di Montreal. Si avanza un motoscafo da corsa con una prua d'acciaio splendente al sole. Sembra la nave di Sigfrido

motorizzata. È invece quella del colonnello Tempesti, comandante della base, che viene a prendermi. Il motoscafo finisce naturalmente per urtare contro la poppa dell'apparecchio e ancora una volta perdo il lume degli occhi. Come Dio vuole, dopo replicati tentativi di accostare il battello alla poppa dell'apparecchio, riesco a imbarcarmi, insieme con l'ambasciatore Rosso e con gli uomini del mio equipaggio. Soltanto mio nipote Lino, con tutte le valigie di bordo, non trova posto nel motoscafo. Piú tardi il colonnello Tempesti con Quilici tornano per imbarcarlo. Ma il lago si è fatto ancora piú inquieto e la manovra dell'accostamento ancor piú difficile: per giunta il meccanico che guida il motoscafo non conosce una parola d'italiano, e pochissime di inglese conosce il colonnello Tempesti: per cui invece di avanzare il battello retrocede proprio nel punto critico: Lino è a cavalcioni fra il motoscafo e l'apparecchio e sul piú bello cade nelle acque gelide del lago. Tempesti, impeccabile nella sua linda uniforme, si butta a sua volta a capofitto in acqua per salvare Lino, che del resto nuota già per conto suo, col cappello calcato fino alle orecchie, e tutti e due raggiungono piú tardi sul motoscafo la riva, bagnati come pulcini. Una serie di piccoli incidenti, che si sarebbero evitati se invece del motoscafo fosse venuto a raccoglierci un volgare battellino a remi: ma pare che nella metropoli della civiltà meccanica, per tutto il lago di Michigan, sia stato impossibile trovarne uno solo.

Io salgo intanto sulla nave *Wilmette* che è tutta una festa di bandiere. Qui i marinai mi rendono gli onori ed

io li passo in rivista. Il comandante mi presenta tutte le autorità, uomini di stato del governo federale, i rappresentanti del governo dell'Illinois, i capi del comune di Chicago, i membri della Presidenza dell'Esposizione, e poi ammiragli, generali, aviatori, personalità dell'alta società americana e della più autorevole colonia italiana compreso il suo simpaticissimo e valoroso capo, il console generale Castruccio. Ma questa non è che una breve sosta. Salutata cento volte la folla che gremisce le rive, andiamo all'Esposizione. Il viaggio breve sarà compiuto per acqua, su motoscafi, per salvarci dall'entusiasmo della gente che gremisce le strade.

Scendo in un motoscafo, accompagnato dalle più alte autorità e dal principe Potenziani, commissario dell'Italia all'Esposizione e dal senatore Guglielmi, venuto da Roma con una crociera turistica. Il percorso è in breve superato e ci troviamo nelle acque dell'Esposizione, scortati da una flottiglia di autentiche gondole veneziane. Folla enorme allo sbarco; poi, corteo d'automobili. Io mi trovo nella prima macchina: dietro di me tutti gli atlantici in cinquanta vetture. Segue l'immenso pubblico anonimo. Dopo un lento giro tra i padiglioni e lungo il parco superbo, il corteo giunge al Palazzo delle Scienze dove sono radunati i rappresentanti di tutte le società italiane di Chicago e un gruppo di Camicie nere. Le nostre automobili riprendono poi il cammino precedute da otto grandi bandiere tricolori, dalla banda dei Black Horses, il reggimento di cavalleria della guardia nazionale, nella pittoresca uniforme di cento anni fa, e si avviano al Soldiers Field.

Qui son radunate almeno centomila persone sugli spalti dell'anfiteatro e altrettante attendono fuori: la dimostrazione raggiunge un diapason che si può realmente paragonare al delirio.

Prendo posto insieme con il sindaco e il governatore dell'Illinois nel centro dello stadio dove è eretta la tribuna. Intorno a noi, correndo su destrieri bellissimi, suonano gli inni nazionali i cavalleggeri della Black Horses Troop nel caratteristico costume nero e bianco, con i larghi pantaloni alla zuava. Lo stadio è illuminato a giorno: grandi lampi di magnesio dànno un aspetto fantastico alla incomparabile scena. Gli aviatori della squadra prendono posto sulle prime gradinate di fronte alla tribuna. Quindici fanciulle italo-americane, vestite da giovani fasciste, lanciano fiori. Sono presenti 250 veterani, che durante la guerra mondiale hanno combattuto sul fronte italiano. Nel frastuono delle acclamazioni che salgono al cielo domina il nome Italia: tutti lo ripetono con accenti di passione indicibile. Ma lo *speaker* fa un cenno e subito un silenzio generale si produce nella immensa adunata. Egli annuncia davanti ai microfoni l'ordine dei discorsi di saluto alla squadra italiana. Parlano cosí molti oratori, a cominciare dal governatore Horner e dal rappresentante del governo federale che mi porge il benvenuto del Presidente Roosevelt: altri hanno parlato per radio prima che noi giungessimo e fra i tanti la trasvolatrice dell'oceano Miss Amelia Earhard. Rispondo con un breve discorso, nel quale affermo di essere fierissimo ed orgoglioso di avere eseguito il comando del Duce, por-

tando a Chicago la vivente testimonianza della nuova Italia, rinata sotto l'insegna del Littorio. L'ambasciatore Rosso traduce in inglese perfetto le mie parole e gli altoparlanti si incaricano di farle giungere distintissime a tutti i presenti. Un nuovo saluto, che ha il fragore del mare in tempesta, si innalza verso il quadrato dei cento trasvolatori italiani, che formano una completa macchia bianca tra il nereggiare della folla.

Ora si tratta di arrivare dal Soldiers Field all'hotel Drake, salvandosi come si può dalla straripante gioia della folla americana. Miriadi di luci si sono accese sulla metropoli. La squadra attraversa la città coi cavalieri d'onore della Black Horses Troop. Arriviamo all'albergo a notte fatta.

Qui speriamo di avere pace. Ma no. Perché è preparato un grande pranzo offerto dalle signore di Chicago. Bisogna andarci. Abbiamo concentrato il programma di parecchi giorni in tre soli: non bisogna perdere tempo. Oltre al pranzo non manca naturalmente la danza: e sí che abbiamo ballato abbastanza, quest'oggi! Ma gli atlantici non si sgomentano e la festa dura fino a tarda ora.

Per fortuna l'hotel Drake ci accoglie nei suoi confortevoli appartamenti. Davanti al mio, per garantirmi un meritato riposo e liberarmi da ogni cattiva razza di importuni, la polizia ha collocato alcuni agenti dalla caratteristica paglietta e un enorme sigaro in bocca: americani sí, ma napoletani invece. Diventiamo amici, dormendo, credo, lo stesso sonno che sgombra i pensieri e gli affanni, io nella stanza da letto, essi nel corridoio.

La mattina del giorno 16 incomincia con ben quattro visite ufficiali: la prima viene fatta a mister Harry New, commissario del governo per l'Esposizione mondiale « Un secolo di progresso », la seconda al governatore dello Stato dell'Illinois, Harry Horner: la terza al sindaco di Chicago, Kelly e la quarta al presidente dell'Esposizione. Un bel *tour de force*. Per fortuna si tratta di gente simpatica, con la quale è piacevole conversare: tipi di americani dai modi semplici e dalle idee nette. Dopo un quarto d'ora che siete con loro, cade ogni barriera di razza o di lingua o di costume: adorano il loro paese, ma apprezzano l'Italia di Mussolini e la ammirano senza riserve. Il prestigio del Duce in questo paese è immenso. Si è imposto gradualmente, a mano a mano che cadevano le prevenzioni contro le forme nuove di governo che il fascismo ha imposto all'Italia: poi il successo dell'esperimento mussoliniano ha levato di mezzo ogni questione di principio. I dieci anni del Regime sono un tale fatto positivo che nessun dubbio può piú scalfirlo: non si nega la realtà. L'americano bada al solido, agli effetti raggiunti, alla conquista assicurata nei vari campi su cui l'attività del Duce si è svolta. Il confronto tra l'Italia antica e l'Italia di oggi è facile: le prove sono sotto i loro occhi. Che genere di connazionali inviava il nostro paese in America sino a dieci anni fa? La massa indifferenziata dei lavoratori, gli esemplari piú bassi dell'umanità civile, gli infelici greggi di emigrati, che formavano una specie di strame umano per la messa in valore delle terre americane. Chicago ha un clima cosí rigido d'inverno che

gli altri pària del mondo, chiamati alle fatiche piú brutali e piú rozze dei paesi primitivi dell'Africa e dell'Asia, non vi potevano resistere: vera città del nord, Chicago era inabitabile per i negri, che ai primi freddi morivano come mosche. Ma c'erano gli italiani che potevano sostituire la razza camusa: una plebe di nostri connazionali si adattò al cómpito: meridionali che uscivano dalle capanne di paglia della Puglia, dalle grotte trogloditiche della Basilicata, dai villaggi senz'acqua della Sicilia. Poveri zappaterra «carusi», braccianti, manovali e sterratori, quanto merito spetta a voi, nella prodigiosa rinascita che ha portato l'America in 30 anni al piú alto livello di prosperità del mondo? Italiani alle miniere, alle ferrovie, ai dissodamenti delle plaghe incolte, ai pozzi di petrolio, alle immense officine dell'industria pesante, alla lavorazione delle carni insaccate e delle conserve in scatola, alla costruzione dei porti, alle fondamenta spettacolose dei *buildings*, che dicono l'orgoglio di una razza trionfatrice del tempo e dello spazio. Le mura di queste città babilonesi sono cementate dal sangue italiano; il grano che si raccoglie a milioni di quintali nei silos spettacolosi, è in gran parte cresciuto in virtú di poveri servi della gleba, del popolo anonimo, degli schiavi bianchi che l'Italia, soltanto per ironia figlia di Roma, rovesciava ogni anno a Chicago attraverso i depositi di Long Island e i carri bestiame della ferrovia di Pennsilvania. Vera Italia di nessuno: materiale umano che si mercanteggiava a centinaia di capi dai vettori ingordi che su quel mercato costruivano la loro fortuna.

Ma ecco che le cose mutano: non è piú l'Italia che smania di inviare fuor dei confini i suoi figli. Li lascia partire quando sanno chi sono, che cosa valgono, che cosa possono pretendere: quando sono in grado di leggere e scrivere e di rispettare le leggi conoscendole perfettamente. Avviene una selezione naturale: anche coloro che sono da 30 anni in America, sopravissuti alle ecatombi immani, entro le quali i fratelli sono stati falciati dal destino senza nome, si avvantaggiano della difesa che Roma organizza per i nuovi venuti. La colonia italiana cresce in prestigio anche se, come numero, diminuisce. Poi la fama di Mussolini si innalza: in un mondo caotico, vittima e preda degli isterismi di guerra, minacciato dalla eversione bolscevica, profondamente roso nelle ossa dal disagio morale di chi va per la notte senza un faro che lo guidi, si affida sempre piú fiducioso alla luce che viene da Roma: è un'idea che il genio di un uomo e la virtú di un popolo rendono vivente e operante. Oggi invia verso il mondo nuovo, una ambasciata alata, nella quale trionfa, al servizio della intesa reciproca tra i popoli, l'ultima conquista della civiltà meccanica: il velivolo vincitore degli spazi. Cento cuori d'italiani abbattono le barriere dell'oceano e dicono ai popoli in lotta per la vita, dall'una e dall'altra parte dell'Atlantico, che il mondo è piccolo e che il genio dell'uomo può aumentare il senso di fraternità e aiutare con insperata efficacia, la faticosa marcia della cooperazione universale alla causa del progresso. La nostra Roma plurimillenaria dice alla città giovanissima, che cento anni fa era

ancora un piccolo borgo, la piú alta parola di umana simpatia che abbia mai squillato su questi cieli.

I primi a comprendere il significato del nostro volo sono gli umili italiani di questa terra, convenuti a migliaia per salutare il nostro arrivo: ma gli americani lo intendono con non minore chiarezza. Ne abbiamo una prova nei discorsi dei rappresentanti ufficiali dei vari governi e nella esplosione di entusiasmo in cui i nomi d'Italia e d'America si associano di continuo.

Al ricevimento al Municipio, intorno al sindaco Kelly sono tutti i membri del Consiglio comunale. È presente anche il ministro delle Poste del governo degli Stati Uniti, personaggio politico di grande simpatia e d'immensa importanza, per ragioni elettorali.

Durante il ricevimento, il sindaco di Chicago mi offre una simbolica chiave d'oro della città. Accompagna l'artistico dono con un discorso molto grazioso, nel quale mi dice che la chiave ci ricorderà come abbiamo saputo trovare, arrivando sul Michigan, la strada del cuore dei cittadini della metropoli: questa è cosí diventata per noi una seconda patria. Ringrazio commosso, assicurando che i sentimenti sono reciproci.

Alle undici ho convocato tutti gli equipaggi a rapporto all'hotel Drake. È la prima volta che ci troviamo tutti riuniti, in intimità assoluta, dopo il nostro arrivo. Nel bianco quadrato che mi sta intorno, non vedo che visi commossi e occhi lucidi allorché plaudo alla prova di perizia e di disciplina che essi hanno dato e porgo loro l'abbraccio e il saluto del Duce, il quale da lontano vigila sulla nostra fatica.

Una testimonianza preziosa del grande valore morale del nostro volo, è giunta oggi dal Santo Padre. La piú grande autorità spirituale del mondo, che domina nell'impero delle coscienze, che non conosce confini, divisioni di razza, di lingua e di costume, plaude e benedice alla nostra impresa.

Poco prima di mezzogiorno, mi sono recato, alla testa di tutti gli equipaggi, ad ascoltare una solenne messa cantata nella chiesa del Santo Nome, che è la cattedrale cattolica di Chicago. La solita folla innumerevole ci ha accompagnato, ha riempito gli spazi vuoti della chiesa e ha stazionato davanti all'ingresso, bloccando la circolazione. Sono con noi l'ambasciatore d'Italia Augusto Rosso, il console medaglia d'oro Giuseppe Castruccio e le maggiori personalità della colonia.

Il cardinale Mundelein, dopo il solenne Te Deum intonato per ringraziare l'Altissimo, mi fa rimettere il seguente dispaccio del cardinale Pacelli: « Voglia portare al Generale Balbo e compagni con le congratulazioni del Santo Padre la Sua benedizione mentre Egli prega che si estenda al felice ritorno dei bravi trasvolatori il Divino aiuto per essi fin dalla partenza invocato. — Cardinale Pacelli ».

Il cappellano militare Hast pronuncia, durante la messa, un magnifico discorso, illustrando il telegramma del Pontefice e inneggiando all'Italia lontana che Mussolini conduce di trionfo in trionfo.

I telegrammi piovono a migliaia. Sui tavoli della segreteria, improvvisata in una stanza adiacente al mio appartamento, formano mucchi spettacolosi. Tra i pri-

mi sono giunti i messaggi di plauso e di augurio del Re e della Reale Famiglia.

Oggi alle 13 il Commissario generale New offre alla squadra una colazione nel ristorante centrale dell'Esposizione mondiale. Subito dopo, accompagnati da Potenziani, compiamo una visita alla Mostra, incominciando proprio dal palazzo d'Italia. Durante la visita l'Esposizione è stata chiusa al pubblico, affinché gli aviatori potessero girare a loro agio. Essi hanno visto quello che si può vedere in un paio d'ore, quando sarebbero state necessarie almeno un paio di settimane. Attirano particolare attenzione, naturalmente, i reparti dedicati alla meccanica, dove il genio americano ha raggiunto le piú grandi conquiste. Tutta la gamma dei vari motori, dai piú potenti ai piú piccoli, è davanti ai nostri occhi. Il secolo di progresso, di cui la Mostra mondiale celebra l'apoteosi, è in realtà, per antonomasia, il secolo della meccanica.

Durante la visita al padiglione italiano, pronuncio un discorso alla radio che viene ritrasmesso a tutto il mondo. Colgo l'occasione per spiegare meglio che cosa significhi e a che cosa tenda il volo transoceanico della squadra italiana. L'Italia è un paese povero e si potrebbe supporre che essa sprechi milioni per una impresa di carattere sportivo e reclamistico. Affermo dunque che l'impresa rientra nella norma dei voli manovrati di intere masse d'apparecchi, che da anni l'Italia ha dichiarato fondamentale per lo sviluppo tecnico dell'aviazione moderna. Invece del Mediterraneo, già molte volte percorso, è stato scelto l'Atlantico del nord,

prima di tutto perché l'impresa serviva alla conoscenza di una rotta che può diventare ordinaria per le grandi comunicazioni intercontinentali, ma piú ancora perché nel Decennale della Rivoluzione, l'Italia desiderava portare un messaggio di simpatia alla grande terra d'America. Le mie parole suscitano molto entusiasmo.

A sera, un pranzo colossale di cinquemila coperti allo Stevenson Hotel. A questo simposio tipicamente americano, ha per oltre un mese atteso un apposito comitato italo-americano, presieduto dal nostro connazionale giudice Sbarbaro e dall'ex ambasciatore degli Stati Uniti a Roma, Child. Alla mensa popolare è presente anche l'ambasciatore d'Italia a Washington, Augusto Rosso.

Una sala immensa intorno alla quale corre una balconata, accoglie la straordinaria adunata. Tra le bandiere dell'Italia e dell'America, due grandi profili, disegnati in bianco su fondo nero, di Re Vittorio e di Mussolini. Quando entriamo, la moltitudine lancia molti « alalà » mentre migliaia di braccia salutano fascisticamente. La banda musicale della Chicago Opera House intona inni americani e italiani. Tra i molti discorsi del *post-prandium*, ve n'è uno che mi giunge inaspettato: è quello del reverendo Roberto G. Kelly, rettore dell'Università cattolica di Chicago, il quale mi annuncia che la Facoltà di scienze mi ha conferito la laurea «honoris causa ». Dopo il discorso mi consegna una bella toga dottorale, color viola e nero. Quindi l'ambasciatore Child legge un messaggio del Presidente Roosevelt:

« *Vi prego di esprimere al Generale Balbo e agli in-*

trepidi suoi compagni, la mia grande ammirazione e le mie sentite congratulazioni per il trionfale successo del volo transoceanico. La loro impresa caratterizzata da un'accurata preparazione scientifica, segna un passo importante nel progresso della conquista dell'aria. Siano i nostri benvenuti. — ROOSEVELT ».

Dopo un discorso del medesimo Child e dell'ambasciatore Rosso, che parla in lingua inglese e italiana, mi alzo per rispondere. Ma prima di tutto faccio l'appello dell'intiera squadra, incominciando col nome del sergente Quintavalle. Rispondono tutti i trasvolatori e il pubblico fa coro. Momento di grande emozione. Poi squilla nella sala, ad uno ad uno, il nome d'ogni singolo atlantico. Il chiamato si alza: tutti gli occhi si appuntano verso di lui: scrosciano applausi. Quindi mi dico orgoglioso di avere guidata l'aerea centuria: ricordo l'opera compiuta da Mussolini per dare una grande coscienza morale alla nazione italiana e per instaurare nel mondo un'epoca di feconde relazioni pacifiche; ricordo ed esalto lo sforzo compiuto dalle generazioni di italiani che formano oggi una prospera e dignitosa colonia, nella grande metropoli. Invito i connazionali ad essere orgogliosi di dirsi italiani.

Io sono profondamente commosso e brividi di emozione passano per la sala, allorché rievoco i primi passi dell'emigrazione italiana e le lotte sostenute dai poveri lavoratori, spesso sbarcati in America senza neppure il biglietto di viaggio, ma animati dalle indomabili virtù della razza. I quattro quinti degli italiani presenti avevano proprio sostenuto questa tragica odissea.

Alla fine del pranzo — che è il piú grande a cui io abbia mai assistito e che si scioglie con l'inno di « Giovinezza » e con la canzone del Piave — mi è stata consegnata una piccola statua d'argento rappresentante l'Italia volante sopra i 24 apparecchi atlantici.

Il programma della nostra prima giornata è stato piuttosto faticoso. Ma quello del giorno 17 non scherza. Bisogna esser rotti, come noi siamo, a tutte le fatiche per affrontare senza batter ciglio, una dietro l'altra, le cerimonie che ci sono state preparate. Tutto deve essere finito entro tre giorni.

Si incomincia oggi con una visita al grandioso aeroporto municipale, centro di numerose linee aeree americane e canadesi. Inutile dire che la mirabile organizzazione americana, soprattutto in fatto di linee postali, ci interessa profondamente. Constato con piacere come in America si dia una grande importanza al fattore velocità, che anche per me rappresenta il maggior requisito dei servizi aerei civili. Vi è una linea tra New York e Chicago, che compie il tragitto in meno di quattro ore a 350 di media. Le società non sono direttamente sovvenzionate dal Governo: hanno però il servizio postale, attraverso il quale ottengono forse un aiuto ancora maggiore. Qui poi le enormi distanze rendono ancora piú utile, praticamente parlando, il trasporto aereo: il suolo quasi tutto pianeggiante e atterrabile degli Stati Uniti, è pure un elemento che spiega il successo delle comunicazioni aeree, ormai entrate nel costume corrente dei cittadini.

Alle 11 una cerimonia singolare: l'inaugurazione di

una grande strada di Chicago, intitolata al mio nome. È un onore di cui sono fiero, non tanto per me quanto per l'Aeronautica italiana di cui sono il modesto strumento. Il ricordo dell'impresa aerea del Decennale rimarrà cosí stabilmente davanti agli occhi della popolazione di Chicago. Il battesimo della settima strada col nome di « General Balbo Avenue » è molto semplice: si scopre la targa sulla quale spicca la nuova denominazione. Ma ho modo di ammirare con quale criterio di riguardo particolare è stata scelta la strada a me intitolata; è una grande arteria che dai quartieri popolosi della città bassa, dove ferve la vita degli affari, tagliando in due una gran parte della metropoli, giunge ai parchi e ai giardini prospicienti alla Esposizione mondiale. Già nella riunione allo Stadio era stato annunciato dal Sindaco che la giornata del 15 luglio sarebbe stata proclamata « Italo Balbo's day » decretando che fosse celebrata in tutto lo Stato.

Mi sono poi recato con tutta la squadra allo scoprimento della statua a Cristoforo Colombo, offerta dagli italiani qui residenti alla città di Chicago. Sullo zoccolo della statua che rappresenta il grande navigatore genovese, è stata incisa una epigrafe in cui si ricorda l'arrivo delle ali tricolori d'Italia a Chicago. La colonia italiana, che si è data tutta convegno sulla vasta piazza intitolata a Colombo, ci fa un'indimenticabile dimostrazione di affetto e di simpatia.

Nel pomeriggio la piú singolare tra le cerimonie americane: gli indiani della " nazione " Sioux, accampati presso l'Esposizione, vogliono conferirmi l'alto onore di

essere nominato capo indiano. Sono in principio esitante, anzi del tutto alieno dall'accettare l'investitura. Ma pare non possa essere rifiutata: l'ultimo a riceverla è stato il Presidente della Repubblica Coolidge. Del resto essa aggiungerà una nota di colore al nostro viaggio. Non mi sbaglio. Quando giungo all'Esposizione tutta la tribú attende in cerchio, schierata intorno ai suoi *wigwam*: le donne dipinte di rosso e di giallo, con giubbetti turchini e trecce nerissime sciolte sulle spalle: gli uomini con corone di penne multicolori sul capo, drappi smaglianti addosso. Alcuni sono nudi sino alla cintola con la pelle istoriata di strani tatuaggi geometrici, e mi balzano incontro danzando: suonano i tamburi mentre altri indiani armati di lunghi archi, scuotendo la corona di penne, agitando mazze, creano una fantasia bizzarra detta danza del cane. Infatti in mezzo a tutti è il grande capo della tribú, talmente rigido che sembra impalato, e ai suoi piedi è un cane imbalsamato; ecco si avanza un altro capo, un vecchio che degnamente porta il nome di « albero sempre verde ». Egli invita uomini e donne, grandi e piccini, ad eseguire in cerchio la danza dell'aquila, stringendo sempre piú le spirali del ballo, mentre declama alcune incomprensibili invocazioni segrete. Poi lo stesso capo « sempre verde » si avvicina a me, che sto seduto in prima fila, mi prende per mano, mi fa entrare nel cerchio e mi mette in capo un diadema gigantesco di penne dai colori sgargianti, mentre si svolgono intorno a noi altre cerimonie nello strambo rito della mistica indiana. Poi il vecchio mi impone il nome di « Capo Aquila volante ».

Allora tutta la tribú si avvicina, mi circonda e fa la riverenza. Si inchinano rispettosamente le severe matrone dagli zigomi di legno e dagli occhi vitrei: sgambettano i bimbi che hanno in testa pennacchi piú alti di loro; gli uomini mi guizzano davanti, aumentando il ritmo di una danza selvaggia, che si svolge con passaggio fulmineo di ascie lucide da una mano all'altra. Il « corno nero » è piú impalato che mai, impassibile, piú alto di tutti, col grande arco del naso in profondo raccoglimento, sulla sua turba frenetica.

Naturalmente il rito bizzarro è fotografato e filmato in mille pose. Debbo dire che, a cominciare da me, i « visi pallidi », cioè tutti gli astanti, si sono piú divertiti che commossi. Io ho fatto, finché ho potuto, il viso dell'occasione. Nel complesso anche questa cerimonia era molto « americana », cioè gioconda e non priva di una certa candida puerilità. Forse anche un po' pubblicitaria. Gli indiani sono un gran numero di attrazione per gli stranieri che affluiscono nel recinto dell'Esposizione.

Vuol dire che cercherò di mettere a profitto la mia nuova qualità di capo Sioux. Nella vita è necessario qualche volta « fare l'indiano »!

Alla sera un altro pranzo colossale offerto al Congress Hotel dal commissario New e poi un ricevimento dalle Logge locali dell'Ordine dei Figli d'Italia, dove mi viene offerta un'artistica pergamena. Indi un ballo ancora: ma questa volta non arriverò alla fine dello spettacolo e pianterò il *jazz* in asso. Tra un giro e l'altro di un tango straziante, mi eclisso, senza dir niente a nes-

suno, insieme con l'ambasciatore Rosso. Ci accompagnano due gentili signore americane e un loro cavaliere, che hanno aderito al piano strategico della fuga. All'albergo metto gli abiti borghesi, e cosí, nella speranza, ahimè sempre delusa, di uno stretto incognito, ci rechiamo all'Esposizione. Qui, fuori dalle cerimonie ufficiali, facciamo un po' i ragazzini, fermandoci al grande Luna Park, che è sfolgorante di luci multicolori e animato dalle pazze orchestrine dei *dancings*. Ci divertiamo al tiro al bersaglio, per il quale io ho una tendenza spiccatissima: le signore salgono sugli otto volanti e corrono nelle autopiste. Ovunque m'insegue però il grido gioioso: « *Atta boy!* »: è una specie di parola d'ordine. Dopo un poco siamo confusi tra il minuto popolo cosmopolita, ora investiti da un raggio azzurro, ora colpiti da un riflesso verde, ora perduti entro un lago di luce gialla, a seconda delle luci multicolori che incendiano il cielo. Sulla porta di ogni baraccone, uno *speaker* davanti al dischetto dell'altoparlante annuncia le retrostanti meraviglie. È un immenso villaggio in fiera entro il quale ci si perde con gioia infantile, come negli anni lontani. Naturalmente non tardiamo ad essere nuovamente scoperti e il giorno dopo qualche giornale stamperà che la signora X mi ha rapito. Il che diverte gli americani e diverte noi stessi.

Svago innocente. Ma ritornando all'albergo non manca il lavoro: bisogna rispondere a molti telegrammi di alte personalità, fare qualche rapporto, predisporre i piú minuti particolari per la partenza imminente.

Il nostro stile di giovinezza, il buon umore che ci accompagna dovunque, la stessa resistenza alla fatica, sono diventati proverbiali. Chicago non parla, non pensa ad altro. Qualche mia uscita fa il giro dei giornali. Cosí vedo che ha incontrato successo la risposta che ho dato a chi mi chiedeva, durante il ricevimento in Municipio, se non ritenessi possibile che presto o tardi il Papa si recasse in America: « A voi » soggiungeva « farebbe dispiacere che il Papa varcasse il mare? » « Neppure per sogno » ho risposto prendendo molto sul serio la domanda; « ma ritengo che se il Santo Padre si deciderà un giorno a fare un viaggio in America, accetterà di venire in aeroplano con noi ».

Questa notte, sogno di traversare l'oceano con il Papa a bordo...

Terza ed ultima giornata di Chicago: 18 luglio. Il programma comprende un ricevimento e pranzo alla squadra da parte della Marina militare americana in un albergo della città. Partecipano anche ufficiali aviatori dell'esercito degli Stati Uniti. Al levar delle mense l'ammiraglio Cluverius, che ci ha invitato, ci saluta definendoci « pionieri di civiltà e di progresso ». Rispondo esprimendo l'augurio di veder presto una squadra aerea americana in Europa.

Nel pomeriggio ci rechiamo al forte Sheridan invitati dal generale Parker che comanda le forze armate del nord. È un uomo straordinariamente simpatico, che già è venuto incontro alla squadra presso Port Huron mentre noi, abbandonando la zona dei grandi laghi canadesi, entravamo sul cielo americano.

Per raggiungere Sheridan è stato disposto che tutta la squadra atlantica attraversi in automobili scoperte la città, lungo la Michigan Avenue. Precedono squadroni di cavalleria e le squadre di polizia in motocicletta allo squillo lungo e lacerante delle sirene; poi le nostre cinquanta macchine, che avanzano a stento in mezzo alla compatta siepe di folla. Altre centinaia e centinaia di automobili si uniscono al corteo, mentre da ogni finestra sventola un tricolore sposato a una bandiera stellata. È una specie di apoteosi militare che si svolge sotto una pioggia di fiori. Sul ponte di Michigan passiamo tra due compagnie di soldati che presentano le armi. Poi prendiamo la via di Port Sheridan, dove tutta la guarnigione di Chicago è schierata per renderci onore: io passo in rivista le truppe, che poi sfilano in parata.

Fa seguito una brillantissima esercitazione aerea compiuta da 36 aeroplani della flotta americana. Gli atlantici ammirano molto i loro camerati.

Dopo la cerimonia militare si giuoca in nostro onore una partita di polo a cavallo, alla quale partecipa personalmente il generale Parker.

Sulla via del ritorno, faccio una sosta all'ospedale Columbus, diretto dalle suore dell'ordine della beata Cabrini. Sono religiose molto colte e fini, quasi tutte italiane. Ci fanno una commovente accoglienza, ci mostrano i vari servizi dell'ospedale, mi offrono un mazzo di rose e intonano in coro l'inno « Giovinezza ». Segno dei tempi.

Partiamo con piccoli ricordi gentili: ogni aviatore

riceve una minuscola rosa in argento: a me ne vengono offerte tre con la preghiera di portarle ai miei bambini.

Ritornati in città, vorrei congedarmi di persona dal sindaco Kelly, in previsione della nostra partenza all'alba di domani. Ma questi è assente. Do l'incarico al console generale d'Italia di fargli visita nella giornata di domani, offrendogli la grande medaglia d'oro della Crociera. Inoltre Castruccio comunicherà a mio nome, al primo magistrato della città, che il Capo del Governo italiano intende offrire a Chicago una grande colonna romana, da collocare davanti allo specchio d'acqua dove la squadra atlantica italiana ha ammarato. So che il dono è ambito. Noi siamo molto familiari con le vestigia monumentali dell'antica Roma. Gli americani, che hanno un vero culto per i monumenti dell'antichità classica, adorneranno la metropoli di un cimelio artistico e storico, degno del grande avvenimento che ha rinsaldato i vincoli tra il vecchio e il nuovo mondo. L'eterna Roma, che parla dalle sue pietre maestose a tutti i popoli della terra, maestra di equità e di forza, col dono simbolico della colonna, in cui si esprime il suo genio di costruttrice, riceverà, all'ombra dei grattacieli, gli omaggi dei costruttori della civiltà nuova.

Capitolo XI

NEW YORK

Quanta gente nella notte tra il 18 e il 19 luglio ha rinunciato a dormire per occupare le posizioni di prima fila, sulle rive del lago Michigan? Impossibile calcolarla. Certo migliaia e migliaia. In queste grandi città tentacolari, in cui l'agglomerato umano si conta sempre a milioni, è impossibile far cifre: si parla di folla. L'America è forse il solo paese del mondo nel quale questa parola ha un senso effettivo.

Cosí, secondo il suo stile e il suo carattere, Chicago ci ha dato l'addio: uno spirituale abbraccio della moltitudine, nella quale una buona percentuale era certamente di italiani.

Alle 11.30 di Greenwich, circa le 6 locali, mi trovo sull'Houter Harbour da cui spiccheremo il volo verso New York. La distanza non è piccola: 1515 km.: in proporzione la terza tappa della Crociera. Il decollo non sarà facile, perché il carico è notevole, circa 3200 kg., e lo spazio per la manovra è stretto: l'uscita dal porticciuolo lacustre è piuttosto laboriosa e deve avvenire squadriglia per squadriglia. Inoltre gli idrovolanti debbono flottare verso il largo per sfruttare il vento, che ci costringe al decollo in direzione della città.

Saluto le autorità e i molti amici che sono venuti sino al porto. Alle 11.30 mi imbarco, mentre diciannove colpi di cannone sono sparati a salve dalla nave della marina americana. Le ovazioni della folla giungono a ondate, urlo potente nel quale si esprime l'anima innumerevole: corre sulle acque del lago, sembra accompagnarci col buon augurio verso la mèta lontana. Il cuore della metropoli del Middle West palpita di emozione. Il mio apparecchio è vicino. Prima di montarvi mi volto ancora verso la folla e faccio gran segni di saluto. Poi salgo al posto di comando, si mettono in moto i motori, si flotta per un chilometro circa sul lago, entro una bassa foschía che annulla la visibilità e l'apparecchio parte. Sono le 12.43. Mentre le altre squadriglie eseguono inappuntabilmente la stessa manovra, io volteggio largamente con i miei due sezionari sulle acque del lago, girando poi sul cielo della metropoli.

Quindi prendiamo la rotta dell'arrivo, ma in senso inverso. Siamo alle 14.10 ad Angola, alle 14.45 sulla verticale di Toledo. Siamo tormentati dalla densa foschía. Cerchiamo zone piú limpide salendo a quota sempre piú alta. Da 1000 passiamo a 1500, poi a 1700 metri. Il motore marcia a 1550 giri. Qui la visibilità è ottima.

Fino a Toledo siamo stati scortati da una formazione di 36 apparecchi da caccia americani, che volano, con esemplare eleganza, a quota leggermente piú alta della nostra. A Toledo ci lasciano, scomparendo verso occidente. Questi aviatori degli Stati Uniti sono di buona razza. Non so che cosa avrebbero fatto per farci onore. Quando siamo arrivati, un apparecchio, destinato a

venirci incontro insieme con altri 43 che formavano la scorta d'onore, ha avuto un incidente pericoloso: una scivolata d'ala che per poco non riusciva fatale. Il pilota, per quanto malconcio per le inevitabili contusioni, non ha voluto rinunciare al volo: ha chiesto e ottenuto un altro apparecchio e ha partecipato a tutte le belle evoluzioni dei suoi camerati.

Alle 15.25 siamo su Cleveland, di cui ammiriamo la vasta distesa, circondata da magnifiche colture. Alle 16 il mio apparecchio si trova sul traverso di Conneaut. Dopo un'ora avvistiamo le cascate del Niagara a millecinquecento metri di quota. Quantunque la grande altezza appiattisca il sottostante paesaggio e riduca tutto in proporzione, tuttavia lo spettacolo della massa d'acqua scrosciante in un salto di quasi 50 metri, tra nembi di vapore candidissimo che sfioccano verso il cielo, è imponente. Sono le acque di un lago che si rovesciano in un altro lago: qualche cosa che riporta la mente alle grandi scene dei tempi preistorici, quando la natura abbandonata alle sue libere forze selvagge, non ancora controllata dall'uomo, appariva mostruosa.

Ma noi procediamo oltre e continuiamo a salire: siamo sopra Oswego a 2200 metri; alle 17.50 navighiamo sul traverso di Syracuse; alle 18.07 siamo su Oneida a 2600 metri di quota; alle 18.34 su Grand Gorge e tocchiamo i 3500; il motore marcia vittoriosamente. Ma intanto la temperatura si abbassa: battiamo i denti dal freddo: il termometro cala fino a zero gradi. Vorrei diminuire la quota, ma ci sono troppe nubi e compatte. Meglio salire: raggiungiamo i 4000 metri.

A quest'altezza passano sotto di noi città e paesi: alle 18.47 il banco di nubi finisce e avvistiamo l'Hudson, il grande corso d'acqua che ci condurrà a New York. Da Malden, dopo aver lasciata, sulla sinistra, Albany, la nostra rotta punta decisamente verso il sud come se corressimo sull'invisibile meridiano di New York. Alle 19.20 si profila all'orizzonte l'immenso delta dell'Hudson, sulla sua sinistra l'East River, e in mezzo, tra l'uno e l'altro, la lunga penisola di Manhattan, l'isola di Brooklin e l'arcipelago che fa da frangente all'oceano. Una bianca caligine vela la distesa immensa della metropoli. Intorno a noi già volano molti apparecchi di case cinematografiche americane. Dobbiamo sorvegliarli di continuo. Mando alla squadra l'ordine di serrare la formazione. Gradualmente discendiamo dal cielo: l'aria si fa piú calda: sotto di noi sono le prime case di Bronx, i tentacoli della città che dànno l'assalto alla zona ancor vergine della campagna.

In formazione serrata passiamo sul Washington Bridge che unisce New York a New Yersey, un ponte sospeso ad un arco solo di stupenda leggerezza ed eleganza. Sempre piú pericolosi e insistenti le flottiglie aeree mobilitate dalle case cinematografiche. Il mio apparecchio è preso particolarmente di mira.

Ma ormai procediamo verso il cuore della città. Accostiamo la sponda sinistra dell'Hudson. I colossi di cemento e di ferro dei grattacieli ci vengono incontro con tutta l'imponenza della loro mole. Pare che noi compiamo davanti ad essi una fantastica parata. Ve n'è un gruppo sulla riva del fiume: un altro si profila

a zigzag paurosi, nel cuore stesso della città: l'ultimo ingombra la punta di Manhattan e svanisce in un cielo dorato dai riflessi di un debole sole, come una visione di sogno. Ora ci inerpichiamo tra un gruppo e l'altro di questi giganti mostruosi che spalancano verso di noi la miriade delle proprie bocche, puntano l'aguzzo stelo della loro piramide contro le nuvole come per prenderci in agguato, ci offrono la piattaforma bianca dei loro coni mozzi, sulla vertigine delle terrazze. Ognuno ha la sua sagoma: l'Empire State, il piú alto di tutti, è una gran torre quadrata, che termina in una cuspide metallica dal lungo ago sottile: tocca i 400 metri; il Rockefeller è lungo e stretto, come un immenso rettangolo cubico: come una vegetazione di pietra cresce sul suo tetto un altro gruppo di piani e terrazze, piccolo grattacielo sul grattacielo maggiore; il Krysler rassomiglia a un potente campanile di vecchia capitale gotica; il Mackay ha un tono rosa pallido e l'aspetto di piramide egiziana snellita e allungata... Ma chi può contarli? La nostra fantasia un poco rievoca le grandi metropoli dell'antica Babilonia, un poco risuscita le città turrite dell'alto medioevo. Ma qui è qualche cosa di diverso: è l'espressione di una civiltà che raggiunge l'apice dell'orgoglio: è una specie di grido di vittoria che si traduce in pietra: un simbolo di conquista.

Tagliamo di sghimbescio la prima selva di case, percorriamo il lungo parco verdissimo, che mette al centro della città un'oasi di fresco e di pace. Si apre sotto di noi, come un'incisione profonda dal nord al sud, la grande arteria il cui nome vola nel mondo: Broadway:

quaranta chilometri di lunghezza. La sorvoliamo da un capo all'altro, sin dove, presso la punta piú esile di Manhattan, si adunano altri grattacieli giganti, e le acque dei due fiumi si confondono. Ecco i moli innumerevoli del porto, specie di dentatura che Manhattan protende sull'Hudson e sull'East River. Una fungaia di ciminiere: tra albero ed albero, su per le sartie, tirati da poppa a prua sventolano al sole i gran pavesi: i marinai sono sulle tolde, piccoli puntini neri riuniti in masse compatte. La nave piú grande, dai fianchi maestosi, tutta bianca in alto e tutta nera nella parte inferiore, è il *Rex.* Noi lo riconosciamo, alle proporzioni, alla potenza, all'eleganza. Il tricolore dei nostri timoni, mentre scendiamo a piú bassa quota, sembra anelare a congiungersi col tricolore immenso che sventola dalla poppa del *Rex*: grappoli di uomini si inerpicano su per gli alberi dalla nave: la sirena spinge in alto il pennacchio di vapore, con una violenza che ci fa indovinare l'urlo lacerante del saluto.

Tutte le navi urlano contemporaneamente: si uniscono al coro delle fabbriche, degli opifici, delle case di commercio: da ogni finestra si agitano braccia. La gente è salita sugli ultimi comignoli, dove uno sguardo in basso può dar la vertigine. Bandiere e orifiamme immense sventolano in cima agli alti pennoni dei tetti, formano macchie di vivi colori sopra altre adunate acrobatiche di folla in delirio. Nelle piazze e nelle vie sottostanti, già invase dalle ombre lunghe del sole declinante, la circolazione è immobilizzata: tutti guardano verso il cielo su cui passa il rombo trionfale dei nostri motori.

Ecco in mezzo al grande spiazzo verde della marina interna di New York, tra Manhattan, New Jersey e Brooklyn, la colossale statua della Libertà che alza verso l'oceano la fiaccola di bronzo: e poi nella baia la triste isola del Governatore, che serví tante volte di quarantena ai nostri emigranti, l'isola di Ellis, e piú avanti la piú grossa e collinosa Island verso la quale arrancano i tozzi rimorchiatori.

Noi puntiamo su Brooklyn sorvolando lo storico ponte su cui tanta storia è passata, percorriamo in volo tutta la distesa delle case piatte distribuite fra i rettangoli delle strade a scacchiera. L'idroscalo di Floyd Bennet sta sull'estrema punta di Coney Island, che come un fungo corona il rombo allungato di Brooklyn. Una contrada lunghissima taglia in due il borgo di Flatbush. Qui incominciano gli immensi parchi di automobili che si sono raggruppate a migliaia e migliaia, sfruttando tutti gli spazi scoperti, dopo avere trasportato dai quartieri della metropoli le ondate di popolo che ci saluterà all'arrivo. Ciò che abbiamo visto a Chicago si rinnova in quello che ci attende a New York. I 24 sparvieri d'argento, come qui li chiamano, stampano un'ombra fuggente sulla moltitudine che già ci appare assiepata intorno all'idroscalo, nei campi grandissimi su cui le case ancora non sono cresciute, presso la riva bassa della laguna verdastra della Jamaica bay. Ecco davanti a noi, sul cielo, il grande dirigibile *Macon*, tutto d'argento, il maggiore del mondo, col suo muso di pesce appuntito e la sua coda a pinna. Intorno sono cento aeroplani americani, dai piccolissimi

da turismo agli apparecchi giganti, fino all'autogiro, che rimorchia un lungo nastro colla solita frase di saluto e frulla quasi immobile le sue pale. Altri due dirigibili spuntano dalla parte opposta: specie di balenotteri appena nati, in confronto del *Macon*, cetaceo volante.

Compiamo le ultime evoluzioni su quell'adunata di uomini e macchine che supera ogni immaginazione: tutta la squadra sfila a bassa quota sulle acque che il fondo colora di tutta la gamma dell'iride: passiamo ancora una volta su quei milioni di teste volte in alto, come a raccogliere e a trasportare con noi lo spirito che sale dai cuori nell'impeto dell'entusiasmo e della simpatia: poi, mentre le altre squadriglie continuano lente il carosello aereo, in attesa del loro turno, la mia arriva sull'acqua, la sfiora, vi si adagia mollemente.

Sono le 20 in punto di Greenwich.

Incominciano qui — dallo sbarco sul pontile dell'idroscalo — le giornate di New York, che nessuna potenza di rievocazione potrà mai rendere nella loro grandezza.

Ho davanti agli occhi, avvicinandomi alla enorme massa scura, che urge contro l'alta rete dell'idroscalo, la prima impressione visiva d'un incontro, nuovo alla mia esperienza, che pure non è breve né piccola: l'incontro con la folla. Sí, ho assistito a grandi adunate in Italia e all'estero. So che cosa significa l'esplosione dell'anima popolare quando — *ex plurimis unus* — dalla infinitesima unità umana perduta nell'ammassamento di altre migliaia e migliaia, si forma una specie di mostruosa unità collettiva, che ha la potenza del

fiume che straripa: so la travolgente suggestione, il fascino irresistibile, l'attrazione quasi morbosa di una massa umana sul singolo, che sente le sue interne resistenze piegare, la sua autonomia individuale smarrirsi, la sua volontà flettersi e confondersi con la volontà dei piú, la polvere di ferro attratta dalla calamita, destinata fatalmente a far tutto un corpo con lei. La simpatia, come l'odio, della folla, ha una forza di fusione che non ha uguali. Affinità profonde, tra uomo e uomo, che sono alla base delle anime e svelano la loro misteriosa, lontana, unica, scaturigine che dimostrano in sostanza l'inscindibile unità della vita. Regno inviolato e inviolabile.

Ma noi non abbiamo né in Italia né in Europa, città che contino sette milioni di persone, con mezzi cosí agevoli e numerosi di comunicazione e di spostamento per intiere masse di popolo da un punto all'altro: né vi è esempio di cosí ampie strade larghe cento metri e lunghe quaranta chilometri: né infine vi è ancora un gusto cosí spiccato, anzi una specie di mania, per i *meetings* colossali.

L'America passa per il paese del piú sfrenato individualismo: quale errore! L'individuo, in città come a New York, naufraga nella massa: vive, opera, soffre, gioisce nella collettività: ha bisogno continuo, imperioso, inderogabile, di controllarsi e misurarsi e giudicarsi, sul pensiero, il sentimento e la volontà dei molti. Nasce una specie di mimetismo sociale. Ma quale potenza in questa solidarietà di forze molteplici, che fluiscono tutte verso lo stesso fine! Cosí si spiegano, sia

la rapidità, sia la imponenza, dello slancio americano nel mondo. In poco piú di cinquant'anni questo popolo di eterni fanciulli ha creato un impero. Sarà soprattutto una civiltà meccanica: avrà in sé qualche cosa di automatico: non potrà nascondere certa brutalità primitiva nelle sue manifestazioni, come è proprio di tutte le creazioni che la coscienza individuale e l'opera lunga del tempo non hanno elaborato: ma essa si è imposta ad intieri continenti, e stava — e sta — per diventare un costume.

Non vi è dubbio che il grandioso fenomeno è dovuto alla psicologia solidarista del popolo americano. La massa, appunto perché elementare e primitiva, mantiene una freschezza, uno slancio e — diciamolo pure — una fede, intangibili alle sottili corrosioni dello scetticismo. La massa ha bisogno di credere. Ha bisogno di vivere nel fuoco di un'idea, di esaltare ed esaltarsi. Si dice che un americano, costretto a fare qualche cosa di diverso dal suo simile, è come un bambino di cinque anni, che perde la mano della mamma nella folla. Forse è vero. Ma nella affermazione caricaturale — dovuta, naturalmente, a un francese, a Claudel o a Duhamel o a... — non può e non deve essere implicito un giudizio dispregiativo. L'umanità va sempre piú orientandosi verso forme di vita collettiva: ritorna, per cosí dire, alle origini, quando i grandi spostamenti di idee, che costituiscono le direttrici di marcia della civiltà, sono elaborazioni di popoli intieri, interpretati e giudicati da un capo potente.

Ma il discorso mi porterebbe lontano dall'America e

troppo vicino, forse, a casa nostra: per esempio, le rivoluzioni del dopo-guerra, il fascismo, il Duce.

Qui occorre riprendere il filo del racconto, non senza notare che le impressioni di folla, nelle adunate di cui sono stato protagonista e testimonio a Chicago come a New York, hanno lasciato in me qualche cosa di piú profondo che non sia la pura immagine visiva.

Non appena lasciata la lancia militare e tolta di dosso la combinazione di volo (i fotografi non mancano di prendere anche questa scena), sopravvengono sullo stesso pontile le presentazioni delle personalità; il Comitato municipale delle accoglienze ai trasvolatori, autorità navali, militari, civili; ufficiali della marina, dell'aeronautica, dell'esercito, i connazionali piú cospicui della colonia italiana. Il Console generale d'Italia Grossardi, Generoso Pope e il tenente colonnello Infante, comandante della base, mi dicono nomi su nomi: visi energici di americani, potenti strette di mano, *how do you do*. Ecco mister Stone, vice presidente della «Mackay Radio», che ha messo a nostra disposizione i suoi impianti colossali telegrafici e telefonici, a cui attendono centonovantamila impiegati. Ecco giudici, senatori, ecclesiastici. Ecco perfino Carnera. Intorno a noi è un nugolo di cinematografisti e di fotografi.

Generoso Pope, in rappresentanza del Mayor di New York, mi dà il benvenuto. Rispondo ringraziando, lieto che la grande metropoli americana abbia compreso lo spirito e le finalità della Crociera, che serve alla causa del progresso e vuole essere una dimostrazione di simpatia dell'Italia verso l'America.

Tutti gli equipaggi, ora, dopo avere ormeggiati gli apparecchi, si sono radunati sul pontile.

Prendo posto nella prima automobile insieme col rappresentante della City: nelle cinquanta macchine che mi seguono, sono gli ufficiali dello stato maggiore della Crociera e tutti gli atlantici. Il corteo poi si allunga all'infinito e andrà continuamente crescendo per le altre centinaia e centinaia di automobili che sono radunate entro il recinto e per quelle che attendono fuori. Percorriamo per un paio di chilometri la bella strada che è stata costruita per l'occasione, dal Municipio di New York, dall'idroscalo all'aeroporto terrestre di Floyd Bennet Field, la cui pista in cemento ha servito da trampolino per i grandi voli transcontinentali; passiamo davanti ai colossali hangars; sostiamo un attimo innanzi alla palazzina del comando; la folla dietro la rete ci saluta freneticamente.

Quindi la squadra degli agenti in motocicletta, facendo squillare le potenti sirene, mi apre il varco non senza fatica, ai cancelli d'ingresso dell'aeroporto, e il corteo imbocca la strada lunghissima — diritta come un taglio di spada — che conduce dalla Jamaica bay fino al cuore di Brooklyn, e di qui sul ponte superbo, lanciato sull'East River, all'estrema punta di Manhattan. Per tutto il percorso, che in totale non è inferiore ai 20 km., è allineata una duplice ala di popolo delirante. Ma la dimostrazione cresce di intensità quando attraversiamo alcuni quartieri italiani di Brooklyn, e allorché, subito di là dal ponte, imbocchiamo la Canal Street, Malborough Street, La Fayette Street e la quar-

ta Avenue, nella zona bassa di Manhattan, dove gli italiani abitano in masse compatte di centinaia di migliaia. Qui ogni casa è tappezzata di tricolori. Donne, vecchi, bambini si uniscono alla plaudente fiumana di popolo: il nome Italia è su tutte le bocche, palpita in aria come una gran fiamma. Con un nodo di commozione alla gola, io saluto e saluto...

Giungiamo alla Great Central, la stazione centrale di New York, che si attraversa in un sottopassaggio, infiliamo la bellissima Park Avenue, alberata, aiuolata, aristocratica, elegante. Siamo all'hotel Ambassador, dove sono fissati i nostri alloggi. La folla ha già invaso, naturalmente, gli atri, gli ascensori, i corridoi. Sembra impossibile entrare nel mio appartamento. Altro popolo sopraggiunge di corsa. Occorre non poca energia per congedare tutti, per sgombrare la stanza da letto e il bagno.

Non è possibile mettersi in comunicazione telefonica con il Duce perché qui sono quasi le 20 e in Italia già è passata la mezzanotte; gli invio allora un lungo rapporto telegrafico.

Alle 21 — in America non si perde tempo — ci rechiamo al pranzo offerto al « Columbia Yacht Club » dagli ufficiali dell'esercito e della marina residenti a New York: Army and Navy. Sono presenti una cinquantina di persone: quelle che hanno piú delle altre contribuito ad organizzare le festose accoglienze alla squadra atlantica. Regna durante il pranzo la piú vivace cordialità: i soldati americani sono insuperabili come camerati. Naturalmente i racconti del nostro volo

fanno le spese della conversazione. O' Brien, sindaco di New York, un largo viso rubicondo e cordiale, di stampo irlandese, con baffetti bianchi sulle grosse labbra, osserva che in tempo di crisi ci vogliono nervi saldi e una bella salute per affrontare, nonostante la depressione generale, un'impresa oceanica. Si scherza sulla giovinezza degli atlantici. Il generale Nolan, che comanda le forze terrestri di New York, è un brillante *causeur* e un umorista: stuzzica il Sindaco (le elezioni son vicine) dicendo di stare in guardia: i partiti di opposizione repubblicana potrebbero proporre una candidatura Balbo, e O' Brien, democratico, sarebbe bell'e spacciato. Il contrammiraglio Stirling rincara la dose. Il sindaco si diverte. Il pranzo si svolge senza l'uggia dei soliti banchetti ufficiali.

Qui negli Stati Uniti interessano soprattutto le tappe del nord, là dove già gli americani hanno fissato i loro progetti per linee civili con l'Europa. A questo grande sogno, che non può tardare ad avverarsi, attende ora lo stesso Lindbergh.

Ricevo proprio stasera un suo telegramma da Cartwright, firmato anche dalla moglie: « Prego accettare nostre sincere congratulazioni per il vostro splendido volo. Voi avete dato un esempio di eccellente organizzazione perfettamente curata. Siamo spiacenti di non avervi potuto incontrare a Cartwright ma ci siamo molto rallegrati vedendo i vostri camerati ufficiali dell'*Alice*. Charles A. Lindbergh, Anne M. Lindbergh ».

Rispondo subito: « Il saluto del piú fulgido eroe della terra d'America, trasvolatore dell'oceano in una im-

presa leggendaria, lusinga ed onora la squadra atlantica italiana la quale ringrazia commossa ed augura al colonnello Lindbergh ed alla sua intrepida compagna di aggiungere nuova gloria alla gloria ».

Quando, a notte inoltrata, ci ritiriamo in albergo, ancora una folla densa staziona davanti alla porta.

La mattina seguente, 20 luglio, partiamo in volo per Washington dove ci attende il Presidente Roosevelt.

I festeggiamenti newyorkesi avranno domani, venerdí 21, la loro unica grandiosa giornata. Abbiamo ottenuto qui un miracolo ancor maggiore che a Chicago: il programma di una settimana è condensato in 24 ore. Eseguo, come sempre, con scrupolo l'ordine del Duce: « Massima disciplina in aria, minima dispersione di energie a terra... »

Non tutti gli ufficiali vengono con me a Washington. Una parte di essi deve attendere agli apparecchi che sono accuratamente esaminati per l'imminente ritorno in Patria. Il lavoro è incominciato stamattina stessa. Presenterò a Roosevelt una ventina di atlantici.

È un divertimento correre per New York, dove la ordinaria circolazione è lentissima, a velocità pazza, preceduti dagli agenti che bloccano ogni veicolo o pedone con le sirene. Il percorso di un'ora si fa in dieci minuti.

Al campo mi attende un apparecchio anfibio della marina degli Stati Uniti, un tipo nuovo che m'interessa molto. È l'aeroplano da viaggio di Roosevelt. Segue un piccolo convoglio aereo di altri apparecchi sui quali hanno preso posto ufficiali miei, accompagnati da piloti

dell'aviazione americana. Durante il volo, dormo profondamente. Il viaggio si svolge in buone condizioni, sul territorio del New Jersey e del Mariland. passando sopra Filadelfia e Baltimora. Da Bollingfield, campo d'aviazione della capitale, dove siamo alle 10.30, accolti dai ministri militari e da gran folla, ci rechiamo all'albergo.

All'una parto per la Casa Bianca, insieme con l'ambasciatore, con l'addetto aeronautico e con i miei ufficiali. Sono accolto al suono della Marcia Reale e di « Giovinezza ». Per i viali del giardino della classica residenza del Presidente degli Stati Uniti, è una gran folla che acclama con entusiastiche ovazioni gli atlantici.

Il Presidente attende nel salone di onore, dove mi viene incontro stringendomi la mano e dicendosi lieto di avere suoi ospiti i valorosi aviatori che hanno attraversato l'Atlantico. Saluta quindi e stringe la mano agli ufficiali, che gli presento uno per uno. Quindi entriamo nella sala da pranzo. Alla mensa ospitale del Presidente prendono parte anche il Sottosegretario di Stato agli esteri, Phillipps, il capo dell'aviazione dell'esercito, generale Foulouis, il capo dell'aviazione della marina, ammiraglio King, i due aiutanti di campo del Presidente, colonnello Watson e capitano Vernou.

Vi sono poi Pellegrini, Longo, Nannini, Recagno, Giordano, Biani, Questa, Biseo, Borghetti e Miglia, oltre all'addetto aeronautico, tenente colonnello Sbernadori.

Come tutti gli americani il Presidente è di una grande cordialità e semplicità di modi. La sua conversazione

non potrebbe essere piú simpatica. Il discorso cade molto spesso sull'Italia. Roosevelt manifesta un interesse profondo per il Duce, di cui conosce l'opera svolta in dieci anni di regime per la resurrezione dell'Italia all'interno e per la restaurazione del suo prestigio all'estero.

Come telegraferò a Mussolini nel mio rapporto, Roosevelt pronuncia parole simpaticissime al suo riguardo ed enuncia propositi mussoliniani circa l'urbanesimo: vuole infatti decongestionare le città e ricondurre alla campagna la popolazione esuberante. Non so se sia vicino al fascismo. Ad ogni modo è un dittatore.

Non vi è, si può dire, un momento, per tutta la durata del pranzo, in cui la conversazione non sia interessante e vivace. Ho l'impressione di essere davanti a un uomo di stato dai vasti orizzonti e dalla virile energia.

Verso la fine della colazione il Presidente, facendo eccezione alle norme del protocollo, mi rivolge un simpatico indirizzo di saluto, affermando che la perfetta esecuzione della Crociera, dovuta a una preparazione minuziosa e ad un'organizzazione accuratissima, ha fatto sulla popolazione americana una immensa impressione. È la prima volta, dice, nella storia dell'aviazione, che una spedizione aerea è concepita ed eseguita organicamente. Desidererebbe che la squadra italiana si fermasse in America ancora a lungo per dare soddisfazione allo straordinario numero di città ed enti che hanno espresso, anche a lui, il desiderio di potere dimostrare la propria simpatia agli aviatori italiani. Da molto tempo tra l'Italia e gli Stati Uniti esiste comunanza di idee

e di sentimenti: la Crociera giunge a buon punto per consolidarli. Conclude dicendo che oggi stesso invierà al Re d'Italia un telegramma per esprimergli la grande soddisfazione sua e dell'intiera Federazione, per avere l'Italia inviato negli Stati Uniti la squadra dei suoi messaggeri alati.

Rispondo alle cordiali espressioni del Presidente ringraziandolo per l'alto elogio della squadra atlantica e assicurandolo che mai si cancellerà nell'animo nostro il ricordo delle accoglienze che il grande popolo degli Stati Uniti ci ha fatto: l'amicizia tradizionale tra i due paesi riceve, dopo il *raid* italiano, una indelebile conferma. Prego il Presidente Roosevelt di accettare come nostro ricordo la medaglia d'oro della Crociera.

Dopo la colazione, ci congediamo dal Presidente e ci rechiamo a visitare il Ministero della guerra, il Ministero degli esteri, il Ministero della marina ed il Ministero del commercio fra le calorose e entusiastiche accoglienze degli ufficiali e funzionari. Ci raggiungono intanto i rimanenti ufficiali della Crociera che hanno partecipato alla colazione in loro onore, offerta dall'« Overseas Writers Club » all'hotel Carlton. Quindi saliamo tutti sulla collina verdissima che domina la città, dove tra aiuole fiorite, grandi ciuffi d'alberi, in una specie di parco paradisiaco, riposano gli eroi della guerra. Qui, al cimitero di Arlington, deponiamo una corona di alloro sul monumento al Milite Ignoto americano.

Quindi ci rechiamo a un ricevimento dato in nostro onore dall'ambasciatore Rosso, alla sede dell'Ambasciata d'Italia: qui è l'alta società diplomatica e l'*élite*

mondana di Washington, gli ambasciatori, le alte cariche dello Stato, le personalità del mondo politico e culturale.

Il nostro ritorno è fissato col treno delle 24. A sera, il Ministro della marina Svanson offre in nostro onore un pranzo al Circolo di campagna. Vi sono 480 coperti. Partecipano le piú spiccate personalità della politica, ministri, senatori e deputati, e molti ufficiali delle forze armate. Dopo il pranzo, ballo sulle fresche terrazze. A mezzanotte siamo tutti alla stazione, donde un treno speciale ci conduce a New York.

Il 21 luglio è la giornata che New York dedica agli atlantici italiani.

È un'antica abitudine della metropoli di ricevere in una specie di apoteosi popolare coloro che hanno compiuto una grande impresa. La città modernissima uguaglia nel trionfo americani e stranieri, allorché il destino vittorioso si compia a New York. E in questo, che è insieme un rito e una festa, alla quale partecipano, con il loro caratteristico entusiasmo, migliaia e migliaia di cittadini, New York sembra risalire alle usanze dell'altra grande metropoli che per ricchezza, imponenza e potenza non fu da meno di lei, nei secoli lontani: la madre Roma.

Ma rare volte, nel passato, il trionfo popolare ebbe un'uguale grandiosità di folle acclamanti, un cosí profondo accento di passione struggente quale è quello che New York tributa agli atlantici italiani. Tutti i giornali sono concordi nell'affermare che non si trova alla giornata d'oggi un termine di paragone, se non in

quella che salutò l'arrivo delle truppe americane dai fronti di guerra nel 1919. Per conto nostro, siamo usciti dalla trionfale dimostrazione di Broadway intontiti e un poco sgomenti, tanto il delirio del popolo, che ci acclamava, ha superato ogni possibile previsione o fantasia. Difficilmente nella vita vedremo mai qualche cosa di piú grandioso.

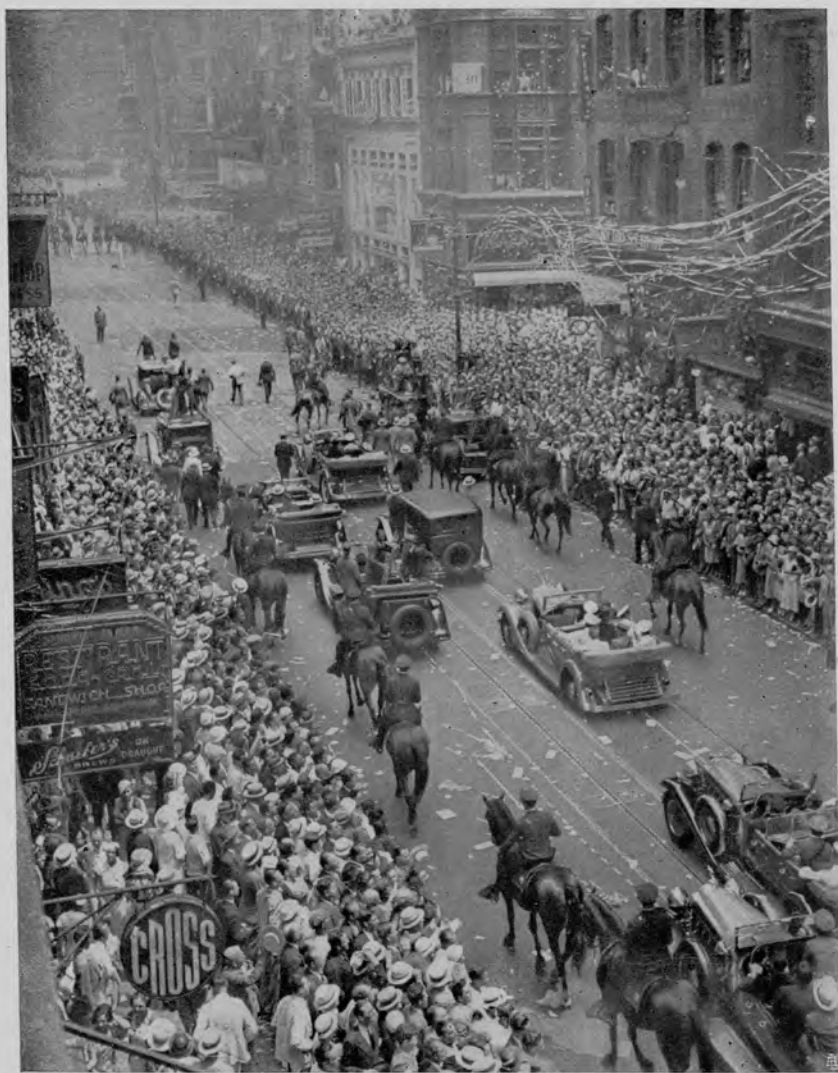
Il corteo delle automobili si è formato davanti al nostro albergo nella Park Avenue alle 11.30: cento macchine - nella prima delle quali avevo preso posto io stesso insieme con l'ambasciatore d'Italia, Augusto Rosso, Generoso Pope rappresentante del Municipio e il capitano Calò, con il gagliardetto della squadra - hanno filato a velocità fantastica di 80-90 chilometri all'ora, attraverso la quarantasettesima strada, la quinta e la sesta Avenue e poi tra i mostruosi edifici che si prolungano verso il porto sull'Hudson, sino ai moli del porto, dove ci appare la sagoma gigantesca del nostro *Rex*, attraccato alla banchina, con tutte le bandiere al vento e le sirene urlanti smisuratamente. Per l'autostrada sopraelevata, sempre costeggiando il porto, giungiamo alla piazza verde della Batteria. Qui, sull'estrema sporgenza di Manhattan verso l'oceano, è il punto di partenza della sfilata che ci deve condurre, attraverso Broadway, sino alla City Hall. Di qui è incominciato il trionfo.

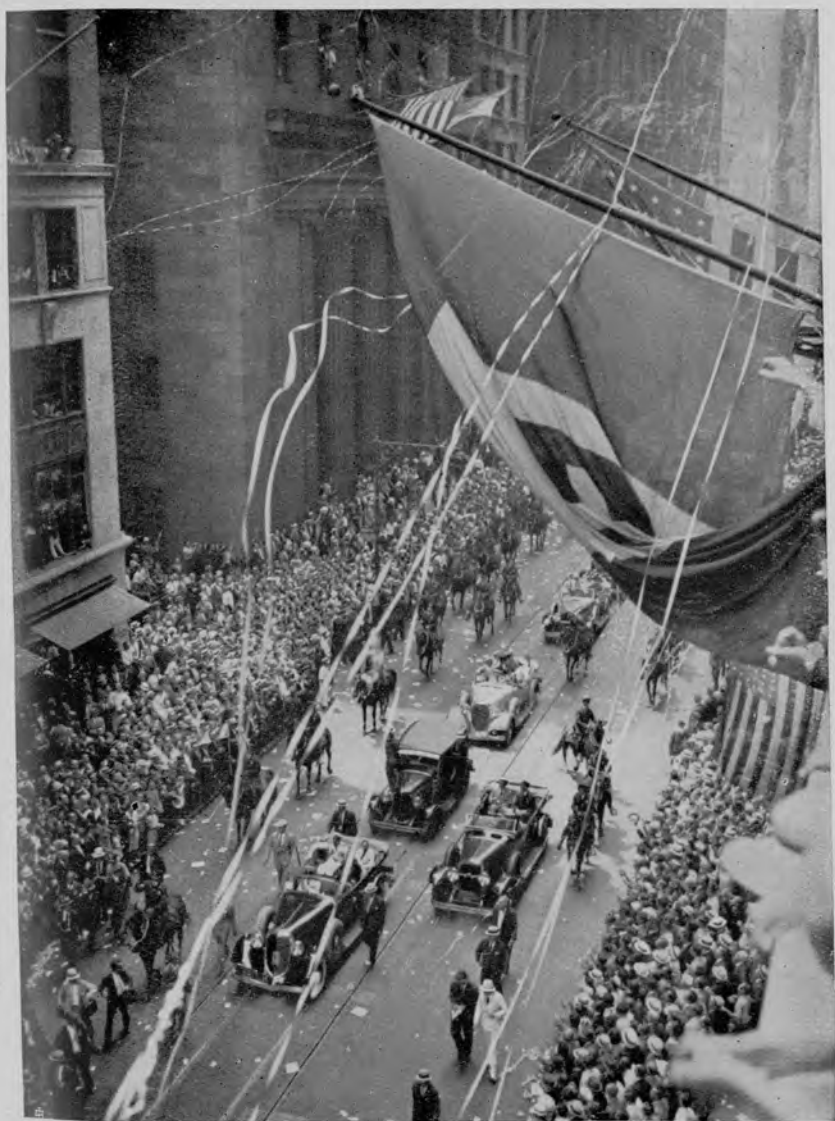
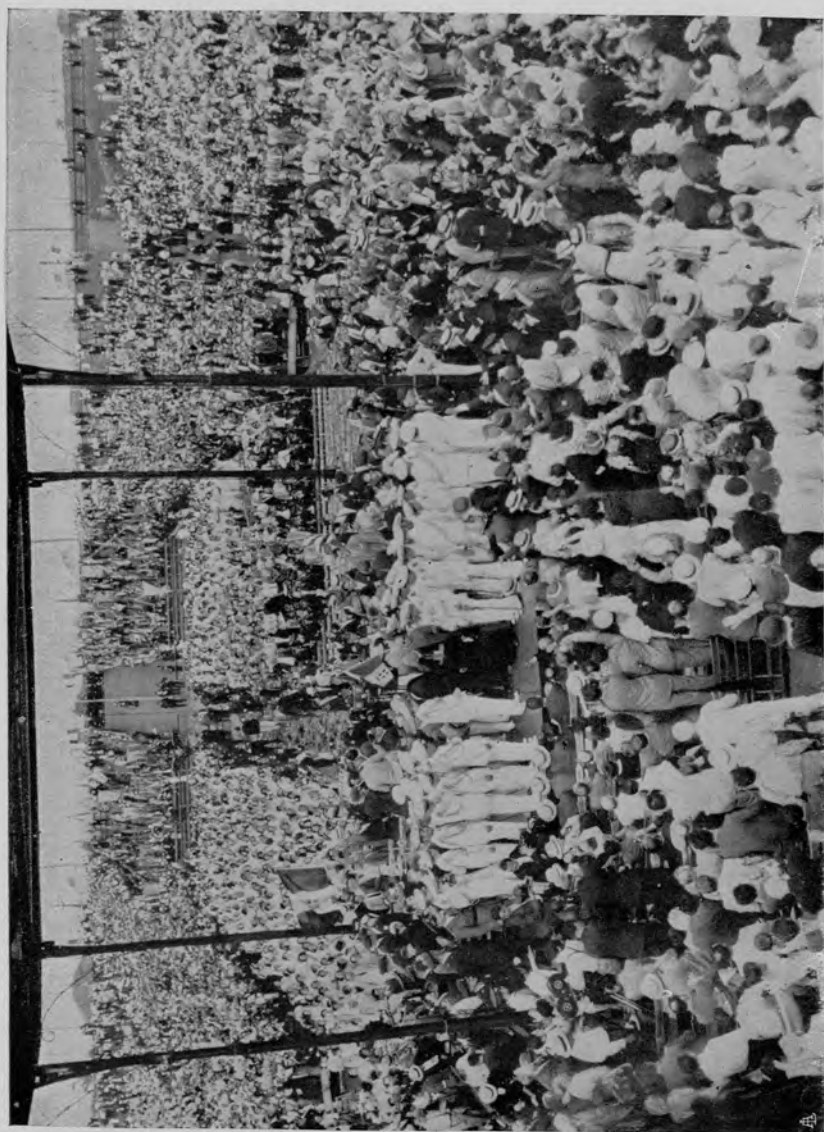
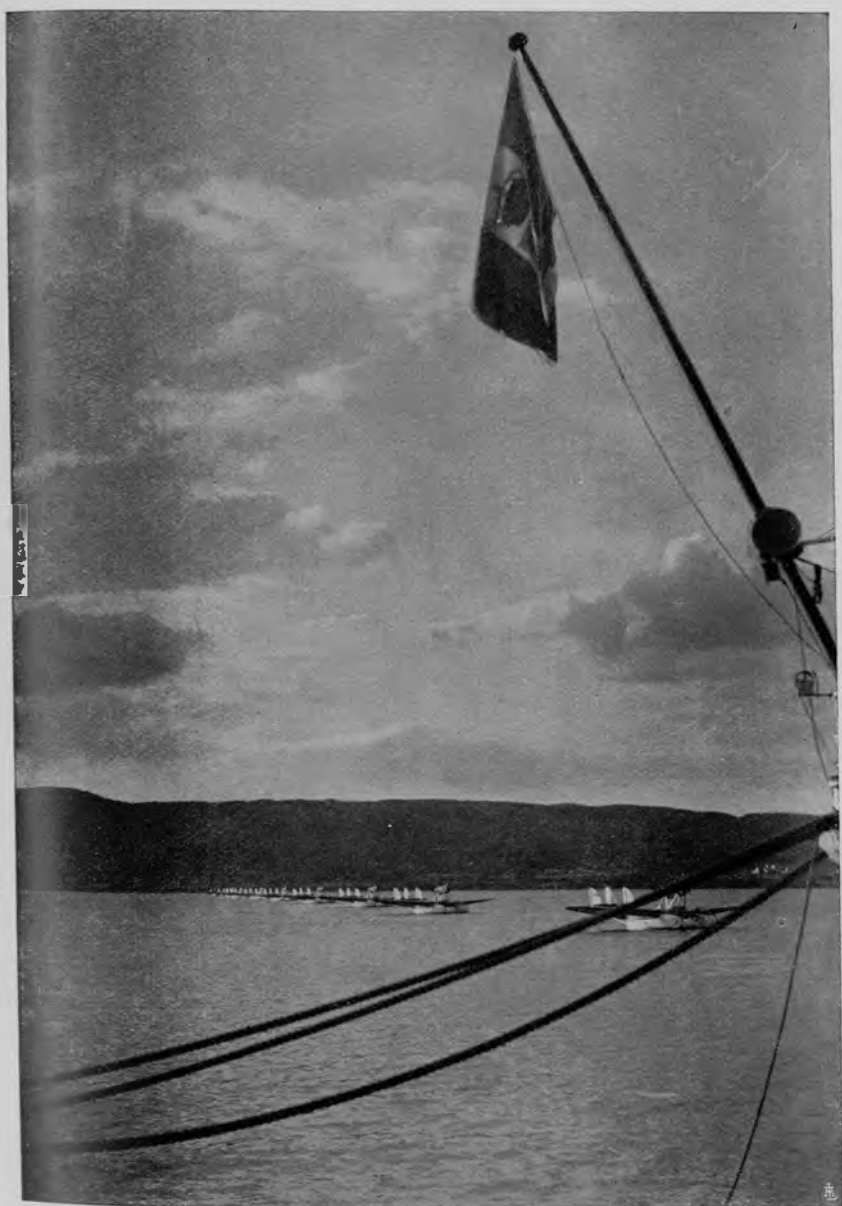
La piazza della Batteria conserva un certo aspetto casalingo e dolcemente provinciale che risale ai primi secoli della colonizzazione olandese, quando Nuova York si chiamava ancora Nuova Amsterdam: circon-

data da case basse, che i retrostanti grattacieli mantengono in una specie di discreta penombra, si apre sul mare verso l'isola della Libertà, là dove le acque salse e verdi si confondono con le correnti gialle dell'Hudson. Presso la riva è rimasto intatto un piccolo rudere dell'antico forte con i cannoni olandesi del '600: queste aiuole tisicuzze e questi alberi spaesati risalgono forse anch'essi a quegli anni lontani. I cittadini di New York amano partire dalla Batteria, per le grandi manifestazioni che conducono al centro mostruoso dei traffici, quasi per risalire lungo il corso degli anni alle origini lontane e modeste, ma piene di nobiltà e di stile, della loro vittoriosa civiltà. Per noi italiani questo patetico angolo verde sul mare ha un altro motivo di simpatia: la tradizione vuole che proprio qui sbarcasse per il primo, agli albori del '500, Giovanni Verazzano, il grande esploratore fiorentino, che conduceva sugli oceani le sue fuste veloci agli ordini di Francesco I re di Francia, e primo toccò la penisola rocciosa di Manhattan e risalí il corso dell'Hudson.

Dalla piazza della Batteria parte Broadway: la strada il cui nome vale da solo, nel mondo intiero, a simboleggiare la luce, la ricchezza, la frenetica vita della metropoli americana: Broadway, il sogno di tutti coloro che partono dagli umili tuguri in vista di una chimerica fortuna da paradiso di Maometto, in cui tutto si assomma, l'oro, la gloria, il piacere: Broadway sinonimo di felicità...

Il corteo delle vetture si muove: dietro la mia è quella del generale Pellegrini con il giudice italo-americano

25. **Sopra la statua della Libertà volteggiano le ali tricolori.**

26. La grandiosa dimostrazione popolare in Broadway.

27. Il corteo in Broadway.

28. L'indimenticabile dimostrazione degli italiani di New York a Madison Square.

29. **Gli** apparecchi a **Shoal Harbour.**

30. **Pesca a Shoal Harbour** durante la sosta.

30. Pesca a Shoal Harbour durante la sosta.

31. A Shoal Harbour il mare non era sempre tranquillo.

32. La prima squadriglia giunge a Lisbona.

Freschi, il generale Nolan e l'ammiraglio Stirling; nella terza sono i tenenti colonnelli Longo e Cagna con l'addetto aeronautico. Poi ogni macchina reca un membro dell'equipaggio delle squadriglie nere, rosse, bianche e verdi. Davanti a noi è la banda del 70° fanteria, un battaglione misto di marinai e truppa da sbarco e uno squadrone di agenti di polizia a cavallo. Un altro squadrone, diviso in due file, fiancheggia le macchine. La ferrovia sopraelevata è letteralmente coperta dalla folla che vi si è aggrappata e vi si tiene miracolosamente attaccata in smisurati grappoli umani. Il popolo straripa dalle finestre delle case e incorona gli ultimi minuscoli abbaini sui tetti: è una massa schiacciata sui marciapiedi, dilagante nelle vie laterali, inerpicata sui cornicioni nelle posizioni piú acrobatiche. Procediamo a passo d'uomo. Non appena superata la Batteria incomincia la selva eccelsa dei *skyscrapers*, che sembrano dar l'assalto alle nuvole e rovesciano ai davanzali, dal 50°, 60°, 80° piano, gli alveari umani di cui sono gremiti. Splende un sole fulgido. Anche il cielo si è messo a festa. La scena multicolorata ha un aspetto di fantasia da fiaba, sembra un sogno. Ma da ogni parte l'aria è percossa da un enorme concerto di suoni: sono sirene, rauche grida di *claksons*, urli e fischi, l'incredibile orchestra con cui si esprime l'entusiasmo americano che ha qualche cosa di primitivo e quasi di selvaggio. Milioni e milioni di voci umane si intrecciano al metallico frastuono delle macchine urlanti: piovono a miriadi i pezzettini di carta colorati, le stelle filanti, i coriandoli. Le bandierine tricolori e quelle stellate mettono nella

folla, che le agita interminabilmente, una specie di brivido fosforescente; tutte le finestre si adornano delle fiamme d'Italia e d'America ondeggianti al vento: tappezzeria sgargiante e festosa. Ancora e sempre passa sulla testa della moltitudine la parola « Italia ». E poi, grida, battimani. Clamore senza fine. Ogni tanto la pioggia dei manifestini è cosí fitta che ci copre la vista. Nella notte precedente e nella mattinata, i ragazzi degli uffici, le segretarie eleganti, gli impiegati che si contano a migliaia in ogni edificio, debbono avere fatto a pezzi tutte le vecchie carte, gli annuari, gli elenchi, il materiale inutilizzato degli archivi, distrutto ogni scorta di carta d'ufficio per avere a disposizione queste nuvole multicolori di coriandoli che cadono sulle nostre teste. Piovono come un innocuo uragano, danno l'impressione di una immensa nevicata sotto il sole a piombo di luglio. Un vero tappeto di carta copre il selciato scuro delle strade e le stelle filanti si agganciano alle macchine, si intrecciano alle ruote, pendono dai cofani, si trascinano come strani festoni e code favolose dietro ogni automobile.

Ecco Wall Street, il centro mondiale degli affari, nei cui sotterranei è passato l'oro di tutto il mondo, dove ogni edificio porta il nome di un banchiere dalla favolosa ricchezza, strada angusta su cui non batte mai il sole, dalle tinte cupe sui marmi, che trasudano umidità. Qui è la Borsa che ha visto crescere e sparire le piú grandi fortune, meteore che invadono il cielo e svaniscono senza lasciar traccia. Gli uomini divorati dalla febbre dell'oro, abituati a valutare il minuto che passa

come il maggior capitale della vita, allucinati dal giuoco tempestoso della sorte, hanno abbandonato anch'essi, quest'oggi, gli uffici semibui, il telefono e la macchina da scrivere e sono tutti alle finestre, visi lunghi di americani, una volta tanto spianati dalla gioia e dall'entusiasmo, con gli occhi perduti sulla scia trionfale in cui si esalta un'avventura dello spirito puro, al di là di ogni calcolo della finanza e dell'interesse. Ma ecco che il corteo sbuca nei quartieri italiani, tra la piazza prospiciente il massiccio palazzo della Corte suprema, Bowling Green, la White Hall e la piazza della City. Qui la popolazione che ci acclama parla il linguaggio delle nostre cento città, esprime il suo entusiasmo nelle frasi pittoresche della gente d'Abruzzo, della Campania, della Puglia, della Sicilia. L'aspetto della folla svela la strana mescolanza delle classi sociali. Questo è popolo ancora piú vero, il popolo nostro. E qui lo spettacolo, restando grandioso, diventa commovente. I gesti sono piú vivaci, le voci piú forti, gli occhi spesso velati di pianto. È la povera gente della Little Italy, che ha trasformato un grande quartiere di New York secondo il colore, il costume, il gusto della gente del sud, dove la voglia del sole, d'aria aperta, di umana solidarietà, fa sí che la vita prorompa sulle contrade e sia insofferente delle atroci clausure che la città impone alle sue vittime. Cara, gentile, pittoresca gente del mio paese, troppo diffamata dai frettolosi turisti che nella Little Italy sono abituati a trovare il monotono spunto della loro ironia. Quale impeto di affetto ci travolge oggi, in quest'incontro avventuroso sulla terra americana, che per

miracolo si incendia tutta di ammirazione verso la Patria lontana, l'Italia tanto vituperata fino a ieri, tanto amata e tanto rimpianta negli anni dell'oscurità e della miseria, oggi, finalmente, esaltata oltre ogni speranza! Ecco gruppi di operai che il lavoro incurva, mamme travagliate dalla fatica, ragazze dalle camicette di cotonina sgargiante, bambini dagli occhi bruni e vispi. Passa davanti a loro il gagliardetto atlantico, che da un lato porta lo scudo di Savoia sul tricolore, dall'altro è tutto azzurro con l'aquila che regge tra gli artigli il fascio littorio: passa come un segno di vittoria, come un simbolo di resurrezione. Tutti gli occhi puntano verso quel piccolo drappo che il sole carezza e il vento fa palpitare: poi le mani si alzano nel saluto, le povere mani di lavoratori, nelle quali sembra scritta la nobiltà della dura fatica sulla terra straniera. Le donne lanciano agli aviatori strane, tenere parole d'amore: gli uomini hanno l'urlo strozzato in gola: i bambini mettono nel tumulto una garrula nota squillante e argentina, come un vasto tremulo riso. Un operaio, tutto circondato di bimbi, ne protende uno su un braccio, mostra gli altri con la mano libera, e mi grida: « Questi sono per Mussolini e per l'Italia ». Un attimo. Uno sguardo che gli dice come il mio cuore risponde al suo cuore. Il corteo avanza tra la siepe umana dove le scene si ripetono, dandoci impeti di emozione che fa salire il sangue al viso, ci rende estatici e muti. Passo salutando e sento nel gesto della mano alzata qualche cosa di sacro. Non è la mia persona che passa: è la Patria, che malamente rappresento... Questi italiani sanno che abbiamo af-

frontato il tenebroso oceano, battuto i cieli di due continenti, affrontato ad ogni istante la morte, per venire incontro a loro, per fare dell'Italia, una Patria piú gloriosa e piú grande. Sanno che noi siamo i messaggeri alati del grande Capo che ha sollevato le sorti loro, innalzando le sorti di tutti; che ha dato loro una dignità e una coscienza; che ha imposto per loro il rispetto del vasto mondo. Pensano al futuro: quando i loro bambini dovranno affrontare la lotta per la vita e non saranno piú una miserabile polvere umana che i piedi dei piú potenti calpestano. Già vedono, nella metropoli che fino a ieri li ha considerati al livello dei cinesi e dei negri, un posto d'onore per i figli dei figli... Addio, piccola Italia! Possa questa giornata che ti dedichiamo essere l'avvio verso giorni ancor piú felici!

Siamo davanti al palazzo del Municipio, sulla piazza alberata nella quale si distendono le truppe che ci hanno scortato, formando un largo quadrato. La City Hall è un edificio del primo '700, dalla composta eleganza, in contrasto con le linee alte e nude dei grattacieli circostanti. Qui Giorgio Washington scrisse il suo primo messaggio al Congresso americano, qui diresse i primi passi della nascente Repubblica, qui concluse i grandi trattati che ne assicuravano l'integrità e l'indipendenza. Il suo stile di borghese-gentiluomo, di statista-soldato, è rimasto integro: né alcuno oserebbe profanarlo. Spira un'aria di maestà nella piccola stanza che ha, tra i pochi mobili modesti, la sua scrivania ed è decorata alle pareti dai ritratti degli uomini di stato che insieme con lui e dopo di lui fondarono gli Stati

Uniti d'America: profili di gente asciutta, severa e contegnosa. Nella sala detta degli Aldermann è raccolto il gruppo delle autorità della City, tra le quali è il sindaco di New York, O'Brien. Al centro si dispongono i cento atlantici.

O' Brien è visibilmente commosso. Pronuncia con voce un po' rotta il suo caldo discorso di benvenuto a nome dei sette milioni di abitanti della metropoli, dei quali oltre un milione sono italiani. Egli incomincia dicendo che da questo punto di vista New York si può considerare la più grande città italiana del mondo e aggiunge: « Voi ci avete offerto uno spettacolo incomparabile e commovente quando la squadra sorvolò l'Hudson volteggiando su Manhattan e Brooklyn e ammarando a Jamaica bay. Ringraziammo allora il Cielo che i vostri 24 apparecchi fossero giunti senza incidenti e ci dessero una cosí forte impressione di ordine, di organizzazione e di abilità. Porgendovi il benvenuto pensiamo agli altri due grandi italiani, Marconi e Colombo. Colombo scoprí l'America, ma voi avete trovato una nuova via per congiungere con l'America l'Italia e l'avete trovata compiendo la più grande e straordinaria impresa aerea del mondo. Avete detto di avere eseguito l'ordine del vostro Duce Mussolini. Noi gli siamo grati per questa sua grande prova d'amicizia. Recategli il nostro saluto e il nostro ringraziamento ».

Dice questo ed altro e mi appunta sul petto la medaglia d'oro con la quale la città di New York premia gli atti di valore.

Ringrazio il Sindaco e a mezzo suo la città intiera

che ci ha fatto una tale accoglienza da troncare la parola in gola per l'emozione. Dico che i suoi elogi rimbalzano dalla mia persona per giungere ai camerati atlantici qui presenti. Non a noi però, ma alla nuova Italia di Mussolini, al nostro Capo che conosce la via della vittoria, spetta il merito della Crociera. E spetta agli operai oscuri che hanno costruito le macchine alate, uomini dall'umile nome, di cui il sindaco di New York ha fatto il miglior elogio, lodando la gente della nostra stessa razza, gente di quel popolo a cui noi tutti qui presenti, ci onoriamo di appartenere. Il Duce ci ha ordinato di portare in America un messaggio di simpatia della nuova Italia: ora ci resta da compiere un altro dovere: quello di recargli l'eco dei sentimenti del grande popolo d'America. Noi gli diremo che in America ci siamo sentiti come sul suolo stesso della nostra Patria. Ricordo i pionieri dell'aviazione che trent'anni or sono fecero in America i primi esperimenti della macchina alata: faccio un accenno di saluto a Willy Post, che in questi giorni sta compiendo da solo il piú rapido giro intorno al globo. Concludo affermando che questa fraternità degli spiriti è l'unica che possa ridare la pace al mondo.

Virtualmente la dimostrazione è finita. Ma un'altra grande ovazione ci attende non appena la squadra riappare sullo scalone che scende sulla piazza. Mentre velocemente ci allontaniamo vibra ancora nell'aria il delirio dell'entusiasmo popolare.

Ma nel pomeriggio ci attende la seconda travolgente dimostrazione. Il Consolato d'Italia ha provveduto, die-

tro mia preghiera, a riunire in una sola tutte le manifestazioni preparate per la squadra atlantica dalla colonia italiana. Il programma primitivo comprendeva visite, ricevimenti e pranzi alle principali società patriottiche di beneficenza e di assistenza che pullulano a New York e hanno tutte titoli particolari di benemerenza. Se avessimo dovuto seguire il desiderio del milione di italiani della metropoli, non sarebbero bastati quindici giorni.

Cosí vi sarà una riunione sola al Madison Square per le 18 e un unico pranzo per le 21.

Si calcola che prendano parte alla riunione indetta al maggiore stadio degli Stati Uniti, duecentomila persone: esso non ne contiene che la metà: gli altri si accontentano di restare nelle adiacenze del colossale anfiteatro, di unirsi alle ovazioni e di vederci passare.

Ancora una volta percorriamo il tragitto dall'albergo al ponte di Brooklyn fino a Long Island. Quando alla testa della squadra entro nello stadio, esso è già gremito di folla, fino all'inverosimile. Migliaia di bandiere fanno corona e punteggiano le gradinate coi loro vivaci colori, raggruppando le rappresentanze delle società di tre Stati: New York, New Jersey e il Connecticut.

All'ingresso dello stadio è una duplice fila di fanciulle biancovestite, che gettan fiori al nostro passaggio mentre molte musiche intonano gli inni della Patria e tutta la massa di popolo è in piedi plaudendo e sventolando bandierine. Le piccole italiane mettono una nota di candore tra la massa scura: i veterani della guerra inalberano berretti alpini e portano coccarde sul petto.

Passiamo sul tappeto fiorito in mezzo a questo tripudio di canti e di applausi. La squadra si raduna intorno a me sopra un altissimo podio collocato al centro dell'arena e forma, col suo quadrato bianchissimo delle uniformi, un gruppo stupendo a vedere. Qui si concentrano tutti gli sguardi e le acclamazioni della folla delirante. La dimostrazione dura per oltre mezz'ora, intramezzata da potenti evviva all'Italia e a Mussolini, che salgono al cielo come uragani. Finalmente si fa silenzio e un sacerdote, don Arcesi, parroco di Brooklyn, italiano e pastore di italiani, pronuncia con voce commossa la preghiera dell'aviatore, invocando da Dio la benedizione sopra l'Italia, sopra il Duce, e sopra gli aquilotti che trasmigrano a volo tra l'uno e l'altro continente. Una commozione profonda, uno slancio mistico trasporta in alto l'anima della folla. Quindi si annuncia con l'altoparlante che sto per prendere la parola. Sono collocate sul podio potentissime installazioni radiotelefoniche, che permetteranno di far udire il discorso in tutte le parti del mondo. Non posso vincere il moto interno del cuore, l'emozione profonda di questo momento. So che di là dall'oceano quaranta milioni di italiani si uniscono a questi, che a migliaia e migliaia mi stanno davanti nella esaltazione della Patria eterna.

Lancio con tutta la violenza dell'anima nella voce, alla folla che si è fatta improvvisamente silenziosissima, il mio messaggio di fede:

« *Italiani di New York, camerati nostri, gente del mio sangue e della mia fede! Iddio ha concesso alla squadra*

atlantica di sciogliere il voto: per le vie dei cieli, da Roma all'America, noi vi portiamo il saluto dell'Italia di Mussolini. I nostri 48 motori sono giunti sino a voi affinché sentiate, nel cielo della metropoli, il palpito della Patria, palpito di acciaio e di fuoco.

«Siate fieri di essere italiani, o gente nostra d'oltre oceano, e soprattutto voi, lavoratori dal braccio infrangibile e dal cuore semplice, perché rappresentate l'amore e l'orgoglio del Duce, voi che siete credenti e fecondi, voi che avete il genio e la pazienza dei costruttori di Roma!

«Mussolini ha chiuso il tempo delle umiliazioni: essere italiani è un titolo d'onore. Cinquanta milioni d'italiani continuano la marcia per le vie della terra, del mare e del cielo: ma sotto il segno di Roma e al comando di un grande Capo: non piú plebe, l'Italia è l'esercito della civiltà in cammino per le vie del mondo.

«Ospiti della grande America, siate la parte eletta dell'antica e della nuova Patria: rispettate le sue leggi per essere rispettati; esaltate, insieme con il tricolore, la bella bandiera stellata: da anni ed anni esse si intrecciano al vento, né mai il passato le disuní, né mai le dividerà l'avvenire.

«Con i miei valorosi piloti oceanici, ripartirò presto per il Lido di Roma; se Dio ci darà la fortuna d'arrivare, dirò al Duce che voi, italiani di New York, siete all'altezza del destino che Egli prepara all'Italia».

Ad ogni frase l'immenso pubblico fa eco con rumore di tuono. Un impeto di profonda commozione è nel piú lungo applauso che corona il ricordo degli antichi tempi di umiliazione e di vergogna degli italiani al-

l'estero riscattati dal fascismo vittorioso, allorché io affermo che i figli di Roma non debbono piú considerarsi una plebe errante ma un esercito in cammino per la causa della civiltà. Anche l'esaltazione della seconda patria, l'America, suscita un incontenibile entusiasmo nella folla, che è trattenuta a stento dall'invadere il podio.

Ancora un minuto di silenzio. Accenna a parlare l'ambasciatore Rosso. Egli legge un mio messaggio che propongo di spedire al Duce: «*Italiani di New York riuniti in moltitudine immensa per ricevere il saluto del Duce, che la squadra atlantica ha portato dall'uno all'altro continente, rispondono confermando la volontà e l'orgoglio di seguire sempre il grande Capo che ha ridato potenza dignità e prestigio alla Patria*».

Il messaggio, che è firmato anche da Rosso e da Grossardi, è acclamato dalla folla con una interminabile ovazione.

Ed ecco che, accompagnato dagli atlantici, intono « Giovinezza »: al nostro coro si accompagna il formidabile coro del popolo: le onde del canto si perdono lontano, vengono riprese dalle migliaia di italiani che si accalcano fuori dello stadio e per le vie invisibili della radio giungono fino alle spiagge ridenti d'Italia. Segue l'inno americano suonato dalle bande italiane, distribuite in varie parti dello stadio.

Una grandiosa dimostrazione si ripete quando usciamo dall'arena e ci accompagna lungo tutto il percorso fino all'albergo.

Poche ore dopo potevo telegrafare al Duce:

« ... credo necessario sfatare il mito dell'antifascismo all'estero. Noi non ne abbiamo trovata alcuna traccia. Durante le dimostrazioni che hanno trascinato al delirio centinaia di migliaia di connazionali e folle immense di americani, mai è intervenuta la minima dissonanza. Se qualche infima minoranza antifascista esiste ancora, è stata sopraffatta definitivamente dalla passione di italianità, dal nuovo senso di orgoglio che ai connazionali deriva dal prestigio di Vostra Eccellenza nel mondo ».

La riunione al Madison Square ha avuto una accentuazione politica decisamente, apertamente e appassionatamente fascista. Piú tardi, quando all'hotel Commodore, la memorabile giornata si è chiusa con un banchetto di quattromila coperti, ho colto l'occasione per spiegare ancor meglio il carattere fascista dell'aeronautica italiana che Mussolini ha fondato e che l'arma azzurra considera suo ambíto privilegio. Ho detto nel discorso finale con quale ferrea disciplina gli aviatori partecipino allo spirito della giovinezza d'Italia, che ha trionfato con la Rivoluzione. Della Rivoluzione ho esaltato davanti a quella vasta rappresentanza della comunità italiana, le origini, gli intendimenti, le speranze. Ancora una volta il pubblico si è unito in spirituale comunione con l'Italia fascista operante dalle Alpi al mare di Sicilia, sotto la guida del Duce. Ho rievocato l'odissea dei lavoratori italiani in America, ho affermato che le pene e le umiliazioni di ieri diventano certezza di vittoria per il domani. E la grande assemblea mi ha seguito, trascinata dall'onda del ricordo, soggiogata dalla emozione

della nostalgia, esaltata dalla gratitudine, dall'orgoglio, dalla fede nel miracolo di Mussolini.

A notte alta ci attende l'ultima riunione: il ricevimento offerto dalla società «Italia-America» nelle sale dell'hotel Waldorff Astoria. Parecchie migliaia di persone convengono nei locali sontuosi dell'albergo mastodontico, che è il più grande del mondo, capace di contenere oltre tremila persone entro le mura poderose che terminano in due maestosi grattacieli. Subito fervono le danze al suono delle orchestrine americane. La festa si protrae fino alle ore piccole. Come sempre, io, che non sono ballerino, non ho la costanza di assistere sino alla fine allo spettacolo della gioventú sgambettante. Accompagnato dall'ambasciatore Rosso e da pochi amici, mi reco a visitare i locali del «New York Times». La mia curiosità di antico giornalista non resiste alla tentazione di ammirare il piú potente quotidiano che possegga l'America, un organismo che nel suo genere si dice unico al mondo. La visita mi ripaga abbondantemente, perché gli impianti tecnici, l'organizzazione dei servizi e la distribuzione interna del lavoro, sono una meraviglia. Aggiungo che trovo una sorpresa ancora piú impressionante che non siano le sale delle ottanta rotative, delle trecento *linotypes*, la congerie ingegnosa degli apparecchi telefonici e radiotelegrafici: tra le maestranze che attendono al loro lavoro vi sono molti italiani. Cosí ancora una volta si conferma nell'animo mio l'impressione che non esiste grande iniziativa americana alla quale non collabori il genio paziente della nostra razza. Mi diverto a parlare con loro: siedo a una *linotype*: dimo-

stro che sono capace anche di comporre sulla prodigiosa macchina a cui manca solo il cervello per essere definita pensante: mi interesso agli impianti di stereotipia, dai cui forni incandescenti cola l'onda del piombo fuso e alle nuovissime rotative che non si arrestano neppure per il cambio dei rulli di carta... Insomma ancora una esperienza ricca di un interesse umano che supera la mia previsione.

Per la notte tra il sabato 22 e la domenica 23 luglio è annunciato l'arrivo a New York di Willy Post, il prodigioso aviatore americano che in sette giorni ha compiuto il giro intorno al circolo settentrionale del globo. Willy Post ha un occhio solo e non ha voluto compagni nella sua bellissima impresa: ha incontrato nebbie, venti contrari insistenti e temporali sulla rotta; ha sorvolato le regioni deserte della Siberia e dell'Alaska; ha avuto anche un incidente, e non per questo gli è caduto l'animo e ha interrotto il *raid*: insomma è un camerata dell'aria al quale gli atlantici sono lieti di tributare un applauso sincero, pieno di spontanea ammirazione, nel momento in cui si conclude il suo fulmineo volo. Predispongo per essere presente all'aeroporto di Floyd Bennet verso la mezzanotte, ora in cui si presume probabile il suo arrivo; ma poiché oggi, che le cerimonie sono finite, ho congedato la scorta degli agenti di polizia in motocicletta che mi aprivano il varco attraverso la città, la mia automobile, confusa tra le molte migliaia di macchine che affluiscono all'aeroporto, resta incagliata in uno dei tanti ingorghi della strada di Brooklyn. Mi reco quindi a salutare Willy Post al suo

albergo il giorno dopo, domenica. L'incontro non potrebbe essere piú cordiale. Mi rallegro con questo ardito « monocolo » che ha aggiunto un altro *record* ai fasti dell'aviazione mondiale. Quando affermo che egli ha toccato il limite concesso all'uomo per vincere lo spazio in rapidità, Post fa il viso malinconico e aggiunge che il suo volo non lo soddisfa completamente: aveva sperato di compiere il giro in quattro giorni! Egli è entusiasta della Crociera italiana che definisce un capolavoro di organizzazione e di disciplina: in essa Post vede la vera premessa delle future comunicazioni intercontinentali. Dice che gli aviatori stranieri mi considerano il loro *leader*; l'aviazione italiana, secondo Post, è alla testa del mondo. Il nostro colloquio nella bella sala dell'hotel Roosevelt, non manca di suscitare la curiosità dei fotografi che ci filmeggiano in ogni posa. Una piú vasta eco di simpatia susciterà nel mondo americano, che nel nostro incontro vede una prova dell'affettuosa solidarietà che regna tra i trasvolatori di tutto il mondo.

Per la mattina della domenica avevamo in programma, come a Chicago e Reykjavik, la messa. Appena si è saputo, siamo stati invitati ad ascoltarne una, celebrata appositamente per noi nella cattedrale di San Patrizio, dal vescovo Monsignor Carroll, in rappresentanza del Cardinale di New York, assente dalla città. Quando viaggio all'estero tengo ad accentuare non solo il nostro rispetto, ma la stretta osservanza dei soldati italiani alla religione cattolica, che è quella secolare del nostro paese. Cosí aderisco all'invito e mi reco alla cattedrale

con una rappresentanza dei miei ufficiali in alta uniforme. Il rito divino nella bella chiesa che innalza i suoi pinnacoli aguzzi nel cuore della quinta Avenue, è seguito da innumerevole pubblico. Un ispirato discorso di esaltazione e di saluto agli aviatori italiani pronuncia il prof. don Robotti che coadiuva il vescovo nelle sue funzioni. Quando usciamo, altra potente dimostrazione di folla, il cui ammassamento ha interrotto il traffico sulla strada piú elegante e piú frequentata di New York.

Oramai il rapido esame agli apparecchi, al quale ha atteso tutto il personale speciale della squadra, è terminato. Gli apparecchi sono completamente riforniti, e, se il tempo ce lo permette, decolleremo domani lunedí 24 alla volta di Shediac e Shoal Harbour per il secondo salto sull'oceano.

Capitolo XII

L'ISOLA DEL CARIBOU

La mattina del 24 sveglia all'alba e rapida corsa per le vie della città. I motociclisti danno l'allarme sul nostro passaggio con gli urli delle sirene che stamane formano un concerto piú allegro del solito: ma non ci sarebbe bisogno della strana orchestra per far correre il pubblico sulla strada: la notizia della nostra partenza era nota alla città: quanta gente a quest'ora mattutina! Non manca davanti all'Ambassador il solito gruppo di fedeli operai italiani che non hanno mai abbandonato l'albergo durante la nostra permanenza. Le automobili percorrono le vie ormai note verso Brooklyn. Al veloce passaggio volano auguri dalla folla: il vento della corsa li fa giungere veloci fino a noi per un attimo e poi sparire lontani: «saluta l'Italia, Balbo!» Ecco l'aeroporto nereggiante di popolo. Parchi di macchine allineate: polizia a cavallo: gente oltre i cancelli, gente sulle dune: il pontile ingombro dei piú privilegiati. Passo davanti a picchetti di onore di marinai che presentano le armi. Svelti saluti agli amici: «addio! arrivederci al prossimo anno, quando verremo in America per inaugurare a Chicago la colonna romana del Duce!» Sulla grossa motolancia che mi conduce a bor-

20.

do dell'apparecchio, sono i rappresentanti dell'esercito e della marina americana, e poi Rosso, Grossardi, Pope, ai quali tanto si deve per l'organizzazione delle trionfali accoglienze di New York: ci sono anche Lino, Nello, Pio, i fedeli, che hanno combattuto con le migliaia e migliaia di telegrammi, con i visitatori, con gli entusiasti, con l'innumere turba dei curiosi. Myriam Potenziani deve il suo posto di privilegio qui sul motoscafo, alla sua qualità di aviatrice. A pochi metri dall'apparecchio un battellino a remi si avvicina per condurmi a bordo. Qualche abbraccio. Ancora una raccomandazione: « Mandami l'ultimo bollettino di Kimball, poiché stamani c'era nebbia a Shediac. Ma si alzerà... ». Il battellino si stacca: qualche colpo di remo: sono a bordo.

— È pronto tutto, Cagna?

— Tutto pronto.

Ho per ospite Freddi del « Popolo d'Italia ». Tanto per cambiare, parliamo dell'Italia e della consueta amabilità affettuosa che il Duce ha dimostrato per me e per i miei. Qualche tempo di attesa. Ecco un motoscafo che porta a bordo il tenente colonnello Infante, comandante della base e capo dei nostri servizi telegrafici e radiotelegrafici in America. Quando è a portata di voce grida: « A Shediac c'è ancora nebbia... ». Bene: aspetteremo. Passa un'ora, che è lunga su questo specchio di laguna dardeggiata dal sole. Fa caldo. Cagna propone di far colazione: accettato! I cestini dell'Ambassador sono meravigliosi: c'è da mangiare per venti! Prendo un po' di frutta, un pezzo di formaggio, un bic-

chiere di birra e do il cestino al barcaiolo dell'*I-Balb.*

— Sei italiano?

— Di Torre Annunziata.

— Hai famiglia?

— Moglie e figli, laggiù...

— Perché non li porti a New York?

— Perché ho qui *una quasi mogliera* americana.

Benone! Intanto l'ora è passata: a Shediac la nebbia si sta alzando, ma non cosí sulla rotta: Kimball sconsiglia la partenza. Domani il tempo migliorerà di certo. So bene che i miei vorrebbero partire, ma non vale la pena di arrischiare senza scopo. Perché mettere in pericolo qualche apparecchio proprio adesso che siamo sulla via del ritorno? Do l'ordine di sbarco. Si torna a New York come cani bastonati. I miei uomini fanno il muso lungo, ma non m'impressiona: anzi non mi fa né caldo né freddo: comando io e non la loro impazienza. Quando è necessario si arrischia tutto, altrimenti non si deve arrischiar nulla. Longo mi dice: « È destino che ci debba esser sempre una falsa partenza: Orbetello, Reykjavik, New York: e tutte le volte, se non ci fosse stata, avremmo avuto guai! Tutto marcia per il meglio... »

Ma io sono nervoso. Vado all'albergo in cerca del solito sonno, che insiste nel restare introvabile alla vigilia della partenza. Telefono a mia moglie e ai miei bimbi a Roma. Nel pomeriggio mi occupo degli innumerevoli telegrammi, poi esco in borghese, insieme con Pellegrini e qualche altro, nella speranza di restare in incognito, per vedere l'ultimo grattacielo di New

York, il piú alto del mondo, l'« Empire State Building ». Si sale a velocità vertiginosa sulla verticale di tre ascensori: in un minuto e mezzo si è a quattrocento metri. Sull'ultima terrazza si può bere anche una birra di due gradi e mezzo. Si ammira il panorama. Laggiú a Long Island l'orizzonte è chiuso, ma la foschía si dirada verso l'Hudson: vento di terra. Tra i due maestosi corsi d'acqua, la sconfinata distesa di New York si dilata verso la vasta laguna che un'esile catena di isole difende dall'oceano: sfumano in cielo le masse enormi dei grattanuvole, che in quest'ora gradualmente impallidiscono fino a diventare quasi diafani, irreali, segmenti di un sogno mostruoso. Purtroppo debbo fuggire perché già mi hanno riconosciuto e frotte di collezionisti d'autografi arrivano di corsa sulla terrazza e mi stringono d'assedio.

Vado a pranzo all'albergo, poi subito a letto.

Alba del 25. C'è meno gente intorno a noi. Come già a Reykjavik, ho fatto spargere per New York la voce che partiremo soltanto domattina. Il percorso dall'albergo all'idroscalo è piú rapido e cosí l'imbarco. Leggo i bollettini sul pontile: bisogna partir subito. Un ultimo saluto dall'ala dell'*I-Balb* ai fedeli del motoscafo. Viene vento da terra. Per la prima volta non sarò il primo a decollare, data la sistemazione dei gavitelli, perché voglio evitare le lunghe manovre sull'acqua. Decolleranno una squadriglia verde, una rossa e una nera e mi attenderanno in aria. Incominciano i primi ad alzarsi, poi girano lentamente sulla sinistra, in una specie di carosello a specchio della verde laguna. È il

mio turno: avanti per la seconda traversata! Incomincia la nuova fatica.

Siamo presto in aria. Che ora è? Il decollo è avvenuto alle 8.13. Ma c'è o non c'è l'ora legale? Torniamo ai cronometri di bordo e all'ora di Greenwich: sono dunque le 14.13.

Compiamo il nostro ampio giro a sinistra sulla base. Ecco là sotto il campo giallo di Floyd Bennet, lingua di terra strappata alle acque che la circondano da tutte le parti. Un mare di braccia che si agitano. Vedo una grande bandiera italiana: è la Patria che mi ammonisce: « devi arrivare a Roma! » Arriverò!

Dodici apparecchi americani volteggiano intanto sul cielo dell'idroscalo per farci scorta d'onore mentre la formazione si sta raggruppando per prendere le vie del nord.

Costeggiamo la grande penisola di Long Island su cui, d'estate, si rovescia la popolazione minuta di New York per godere la lunga spiaggia sull'oceano, mentre sui viali suonano i *jazz*, e miagolano gli organi di mille baracche da fiera, delizia dei bambini. L'Isola Lunga è ormai riunita alla terra dalle colmate che il Municipio ha compiuto per rendere il traffico più agevole e si considera una parte integrante di Brooklyn: infatti già le piccole case allineate sulle scacchiere delle vie prendono d'assalto Long Island alle spalle: tra pochi anni sommergeranno sotto il grigio uniforme, le ultime praterie che per secoli hanno sentito passare su di loro il vento dell'Atlantico. Un gran sole picchia sulla lastra oceanica, che in principio

proietta calmi bagliori sul cielo. Poi l'oceano diventa piú mosso: alla punta estrema della penisola, Montduk Point, le onde battono spumeggiando sulla spiaggia. Anche il sole si nasconde dietro un sipario grigio: entriamo in una zona di foschía dove la visibilità è scarsa. Ecco l'isolotto di Block Island con il suo faro. La costa si avvicina, uno spigolo ad angolo retto su cui è la cittadina di Newport. Ma noi ci teniamo al largo: sorpassiamo alle 15.46 Gay Head, con la torre rossa segnalata dal portolano. L'oceano si interna nel golfo lungo di Providence, tutto rotto da scogliere bizzarre che affiorano sull'acqua come se la terra fosse franata d'improvviso all'impeto dell'oceano. Filiamo sulle graziose isolette di Elisabeth nella baia di Buzzards, tutta frastagliata e calma come un lago. Poi ci inoltriamo su terra per tagliare il lungo promontorio a forma di corno di bue, su cui corre la curva linea delle rotaie della linea che conduce al villaggetto di Provincetown, sulla estremità dell'arco. Le nubi si sono abbassate. Voliamo a 50 metri sulle collinette piene di ville, vestite di boschi e interrotte da minuscoli laghetti. Ma si balla molto e non si ha tempo d'ammirare il panorama. Eccoci sulla Massachussetts bay. Il cielo si fa sempre piú scuro: piove a dirotto. Per quanto si voli a 50 metri non riusciamo piú a vedere l'acqua. Voglio evitare una navigazione difficile per la formazione: cerco quindi la costa di Boston. Ma è peggio ancora: giriamo dentro il golfo, in fondo al quale è la grande città americana, il cui nome risuona nelle memorie per la parte da protagonista che ebbe sempre nella storia degli

Stati Uniti. Sono sul porto e non vedo ancora la città. Il velo di pioggia filtra una luce d'acquario, ci dà l'illusione di una penombra sottomarina. È un rovescio vigoroso, che però non ci spaventa: non può trattarsi che di un temporale locale di poco conto. La costa è densa di piccole città: poche regioni come questa sono in America tanto popolate. Ma non vediamo nulla se non una linea un poco piú scura del mare, orlata di un nastro bianco di spuma. La città di Salem si perde nella bruma: siamo sopra Capo Ann, una specie di lungo triangolo sull'oceano. Qui, secondo le previsioni che già avevamo fatte, la pioggia cessa e lasciamo alle spalle il temporale. Sul cielo corrono in fuga le nuvole. Lembi d'azzurro tra gli squarci lasciano passare per un poco i raggi del sole, poi li spengono, poi li liberano ancora. Il bel tempo trionfa in tutto il suo splendore estivo. Ora la formazione può riprendere la sua rotta regolare.

Ma ecco che incominciano le dolenti note. Aramu mi avverte che ha un consumo enorme di benzina. Gli chiedo i giri e la temperatura: secondo la risposta è tutto regolare. E allora? Lungo colloquio con Pezzani nel tunnel dell'*I-Balb*, colloquio per modo di dire, perché è fatto a matita con frasi scritte sul compensato. Non è possibile, Aramu sbaglia: certo ha scaricato un serbatoio in piú dopo la prova che gli abbiamo fatto fare ier l'altro, ricordando il suo faticoso decollo da Reykjavik: la prova consisteva in un decollo a carico massimo, che è andato benissimo. Radio-telegrafo ad Aramu: « Scenda, rifornisca e riparta senza perdere neppure un minuto ». Ma ci sono altri guai. Anche Gal-

lo mi avverte che sarà costretto ad ammarare perché consuma troppo olio. Ancora una volta lascio la cabina di pilotaggio e ritorno nel tunnel dove mi raggiunge Pezzani. Il dialogo si svolge come prima con sgorbi di frasi scritti sul legno. Pezzani, che non sbaglierà, scrive: « Hanno serrato poco i bulloni nel coperchio della testata ». Quando arriverò a Shediac e farò un piccolo esame sulle cause degli incidenti, gli infortunati non si vorrano arrendere, ma Pezzani avrà ragione ancora una volta. Intanto debbo autorizzare anche Gallo a discendere. Peccato! Questi incidenti, quantunque da poco, mi turberanno la bellezza del viaggio sulla pittoresca costa del Maine e nella baia di Fundy. Il primo apparecchio scende a Portland e l'altro in un idroscalo della marina americana, per ripartire poi subito.

La costa del Maine è bordeggiata da un labirinto di isolette, che fanno corona a graziosi promontori o chiudono piccole baie ridenti, dove palpita un'acqua azzurra e fonda degna di Capri: gaie colline tutte coperte di pini, qualche casa bianca, *châlets* e ville con prati degradanti al mare e minuscole imbarcazioni ancorate in porticcioli, in attesa di una passeggiata alla brezza leggera dell'oceano. Sorvoliamo un braccio di mare chiuso tra il continente e l'isola Grand Manan, che chiude la baia di Fundy. Stiamo per entrare nel cielo del Canadà. Invio un messaggio di ringraziamento e di saluto per radio al Presidente Roosevelt: « Nel momento in cui la squadra atlantica italiana abbandona il cielo degli Stati Uniti attraversando i confini della

repubblica, il mio pensiero e quello dei miei uomini si rivolge pieno di commossa e devota gratitudine al Presidente di questo grande e nobile paese, che ha voluto onorarci con segni cosí manifesti di simpatia e di amicizia ». Altri dispacci di saluto mando al generale Dern, Segretario di Stato per l'Esercito, all'ammiraglio Swanson, Segretario di Stato per la Marina, al Sindaco di New York e al Sindaco di Chicago.

Calma e luminosa la baia di Fundy distende sotto di noi un manto azzurro d'acque che il vento increspa appena. Risaliamo il magnifico golfo sino a capo Maringouin (abbiamo lasciato sulla sinistra un villaggio che si chiama Londonderry) e la deliziosa penisoletta di roccia, sulla quale si inerpica l'antica città coloniale di Saint John, capitale della Nuova Brunsvick.

Ora, soltanto una quarantina di chilometri di terra ci dividono da Shediac: qualche nube rincorsa e attraversata di gran furia, qualche rude carezza del vento a raffiche: il cielo è terso come una coppa pulita allorché la laguna di Shediac, con le sue coste basse e verdi, si profila all'orizzonte. Passo sulla villa del dott. Webster a 50 metri e vedo il cannone sul prato erboso. Conduco la squadra in un ampio giro sulla piccola baia, poi la mia squadriglia scende leggera sull'acqua e ammara tra una cortina di soffici spume. Arriva il capitano Campanelli. Attendo a bordo l'arrivo di Aramu: quando giunge scendo a terra. Gallo è già in volo e arriverà tra poco: gli altri 22 apparecchi sono tutti ancorati.

Ecco sul pontile il console Petrucci, il dott. Webster

e il sindaco Sormani, fra una gaietta schiera di villeggianti. Le belle ragazze di Shediac hanno l'aria di essere vecchie amiche: ci dicono: « ben tornati ». Il sindaco mi chiede di tagliare un nastro sul punto ove si inizia la strada che conduce alla città. Perché? È diventata « Balbo Street »! Ecco fatto. Un bacio alla bimba che mi porge le forbici, poi un tè familiare nel salotto confortevole e fresco della signora Webster, dove filtrano cosí dolcemente i riflessi smeraldini del parco.

Mentre piú tardi tengo il solito rapporto per gli ordini della tappa di domani, in uno spiazzo ombroso del parco, ecco, sulle nostre teste è un rombo di motori. Tutti con gli occhi in aria. È Gallo che passa e scende verso la laguna. La squadra è al completo. Posso recarmi a pranzo e poi a riposare. I miei 119 uomini sono tutti presenti a Shediac. Perché 119? A New York abbiamo imbarcato due cinematografisti, otto montatori, sei operai civili, due ingegneri (Torre e Marescalchi) e due motoristi. Abbiamo percorso 1177 km. di rotta effettiva a una velocità di 207 km. all'ora, in ore 5,42.

Purtroppo il sonno dura poco nella ospitalissima casa Webster, dove sarebbe cosí dolce gustare un riposo ristoratore. Cagna mi porta all'alba il bollettino di Baumann, che si trova sull'*Alice*. Shoal Harbour è sgombra di nebbie. Faremo dunque oggi stesso, 26 luglio, la nuova tappa, che è la decima della Crociera. Abbandono i miei ospiti con l'augurio di rivederli in Italia: breve corsa fino al pontile. Qui ancora saluti a questi canadesi che hanno una gentilezza piena di grazia, agli

aviatori del Canadà che sono arrivati con due idrovolanti per augurarci buon ritorno in Patria, agli amici italiani che rimangono. Che ore sono? A Greenwich le 11,30, a Roma le 12,46, a Shediac (che non rinuncia ad avere una sua ora locale estiva) le 9,46. Un bel pasticcio! Alle 12,42 di Greenwich decolliamo: la bella baia canadese permette agli apparecchi flottanti ogni libertà di evoluzione, come quella nostra di Orbetello, e perciò le partenze si susseguono con l'intervallo minimo. È una giornata magnifica. Il cielo è sereno: regna una dolce calma in aria e sul mare: una piccola brezza spira da sud-ovest. In rotta! Dobbiamo sorvolare Murray Harbour, all'estremità sud dell'isola Principe Edoardo e puntare poi sull'estremità nord di capo Breton, dove mi si dice vivano parecchie migliaia di italiani. Percorriamo tutto lo stretto del Northumberland, dalle coste seghettate, entro le quali il mare ha compiuto la sua secolare opera di corrosione.

Alle 13 *I-Rovi* mi chiede di ammarare perché ha rotto la pompa dell'acqua. Gli do precipitosamente il permesso ed egli scende regolarmente a capo Traverse, a circa 80 km. da Shediac. Esamino il registro del materiale di Shediac e apprendo che vi è, tra l'altro, anche un motore: invio a Campanelli a Shediac il seguente dispaccio: « Apparecchio *I-Rovi* ammarato presso capo Traverse dirige su Victoria. Sembra abbia avaria pompa acqua motore posteriore. Se a Shediac ci sono ancora gli idro della polizia canadese si faccia portare a Victoria et si munisca materiale ricambio. Mi tenga informato appoggiando *Alice* ». Risposta: il capitano

Campanelli aveva intercettato i nostri radio ed era già partito per capo Traverse con un apparecchio canadese. Piú veloce di cosí... Gli mando un dispaccio privato: « Bravo Campanelli: hai prevenuto i miei ordini. Sei sempre un uomo di cappa e spada nonostante gli anni. Mi raccomando *I-Rovi* ».

Ma sono preoccupato. Siamo piuttosto sfortunati con questi incidenti. Abbiamo fatto male a rivedere i motori a New York? Ma d'altra parte siamo quasi alla centesima ora di volo e ci resta ancora da passare l'Atlantico. Ma se altri incidenti fossero sopravvenuti senza quella frettolosa revisione, che cosa avremmo detto? Mi domando: incomincia adesso la disdetta? Il mio progetto di volo in Italia non è troppo presuntuoso? Mi distrae dai tristi pensieri una lunga striscia di nebbia. È molto bassa e certo limitata alla costa. La sorvoliamo a 400 metri. Ecco il capo San Lorenzo, che protende in mare una lingua di terra: le squadriglie la sorpassano quasi sfiorandola. Come è aspra, nuda e selvaggia questa landa! Ma come è simpatico il nome dello stretto che ci si presenta e ci divide da Terranova: Cabot Strait: Venezia! Quel nome richiama alla regina delle lagune, agli inizi del 1500, ai suoi navigatori dal pizzo bianco, dai camici verdi e rossi stretti alla cintola e cascanti sui ginocchi a lunghi cannelloni: gli occhi mai tanto severi da nascondere del tutto una punta di ironia. Servivano re stranieri. Giovanni Caboto navigò per tutta la vita al servizio di Enrico VII d'Inghilterra come il Verazzano agli ordini del Re di Francia. Quanta terra hanno scoperto questi italiani!

Tutto il nord dell'America appartiene all'Inghilterra, soltanto in grazia degli esploratori di Venezia, di Genova e di Firenze. Uomini che non lavoravano per noi...

Ora puntiamo direttamente su Port Basque, sulla verticale di Capo Nord. Qualche strato di nebbia, vento debole, buona visibilità, mare discreto. Alle 14,20 sorvoliamo un piroscafo da carico. Ecco l'isola di Saint Paul, scoscesa e brulla col solito faro. Mi pare di scorgere nell'isola un laghetto. Dove non sono laghi quassú? Ecco la costa di Terranova, striata di nebbia bassa. Alle 14,56 siamo al traverso della baia di Rose Blanche. Abbiamo lasciato Port Basque sulla sinistra. Qui è il punto di partenza della ferrovia che giunge sino a Saint John, costeggiando tre quarti dell'isola. Seguendo la base meridionale dell'isola di Terranova in tutta la sua lunghezza, tagliamo fiordi, penisolette, promontori, in un paesaggio irreale. Di tanto in tanto si scopre sulla costa qualche casa di pescatori: ma nell'interno, nessun segno di vita umana: miriadi di laghetti, abetaie fitte, verdissime, e groppe di roccia e fiordi dal mare limpido. Poi piú avanti, al di là del costone rialzato della costa, terreno brullo, aspre colline lastre d'acqua immobile. Molti di quei laghetti sono talmente piccoli che sembrano pozze: ma si moltiplicano all'infinito. Quale sarà la struttura geologica del terreno? Debbo distrarmi dal pensiero di Rovis, e mi inoltro in congetture. Vorrei sapere... Mando un radio al mio capo di gabinetto perché dia un colpo di telefono a Giotto Dainelli: « Navigo da un'ora sopra Terranova e non riesco a comprenderne la stra-

nissima struttura geologica. Immensi fiordi sul livello et costellazioni di laghetti a diverse quote. Ne chieda notizia telefonica, la prego, al professor Dainelli il cui indirizzo è conosciuto da Zoli, et mi ragguagli questa notte quando est finito traffico radio *Alice*. Grazie ». Martelli dopo mezz'ora mi risponde che il prof. Giotto *Daini* è sconosciuto e che se mi riferisco a Dainelli, questi è in India. I radiotelegrafisti non conoscono i geografi italiani... Peccato che non si possa interrogare Dainelli in India! Certo mi avrebbe soddisfatto immediatamente, come, se fosse in vita, avrei reso felice con la mia domanda il mio povero e caro professor Marinelli.

Siamo, alle 16,12, al traverso della Fortune bay: abbiamo lasciato indietro, sulla destra, appena percettibili all'orizzonte, gli isolotti Miquelon e Saint Pierre, di pochi chilometri quadrati, l'unico possesso che rimanga alla Francia dell'immenso impero coloniale e nord-americano che si estendeva dai ghiacci della baia di Hudson sino alle foci torride del Mississippí, nella zona tropicale di Nuova Orleans. Il trattato di Parigi del 1763 sanzionò il passaggio di tutto il Canadà e il Middle West americano all'Inghilterra: ma anche questa doveva abbandonarne la parte migliore, una diecina di anni dopo, davanti alle truppe di Giorgio Washington.

Lasciamo alle spalle la Fortune bay per puntare ormai su Shoal Harbour. Sappiamo di attraversare zone inesplorate. L'interno del Newfoundland è sconosciuto. Gli ultimi uomini rossi possono vivervi ancora dietro i branchi di caribou. Qui, sulla regione che

attraversiamo, tutto è brullo. Ma passando poco dopo in fondo al fiordo ove Terranova pare divisa in due isole distinte, se non fosse un esile istmo che le unisce insieme, ritroviamo foreste di abeti. Meno male: era ora. Un po' di volo su terra: poi alle 16,35, sorpassata l'isola Rendom, si para davanti a noi la baia di Shoal Harbour. È un magnifico specchio d'acqua che permetterà il decollo in due direzioni. Vedo l'*Alice* ancorata presso il pontile sul quale sostano alcuni vagoni ferroviari. La bianca nave ci lancia incontro un bianco pennacchio di vapore. Facciamo un rapido giro. Ecco qual'è l'ultima tappa nostra americana: poche case di legno dall'aspetto miserando. Vediamo qualche automobile correre verso il pontile: qui mani che si agitano e sventolano fazzoletti. Ammariamo. Sono le 16.40.

Si avvicina il motoscafo dell'*Alice* col colonnello Ilari, che comandò la base di Bolama. Egli è l'ufficiale piú impassibile che io abbia conosciuto: ma oggi è commosso. Mi dice subito che Rovis sta cambiando la pompa e arriverà domattina.

Scendiamo a terra. Sul pontile autorità in tuba, ministri, un ammiraglio inglese, personaggi con mogli. In rappresentanza del Governatore di Terranova c'è il suo aiutante di campo, maggiore Ourterbrigde: e, con questo, il Segretario di Stato Puddester, il Ministro dell'agricoltura foreste e miniere Walsh, il Ministro della giustizia Emerson, e Wisor, Ministro delle poste e telegrafi. Gente cordialissima. Un simpatico giovane parla italiano e i nostri giornalisti, che passarono per Saint John, me lo presentano come un uomo d'eccezio-

ne. È uno studioso che conosce bene i nostri poeti. Un treno speciale ha portato da Saint John a Shoal Harbour questi ospiti straordinari. Il paesino vive una giornata di risonanza mondiale. Sono tutti molto lusingati. Le autorità mi invitano a pranzo sul loro vagone ristorante. Li ringrazio con effusione. Faccio loro comprendere quanto mi siano gradite le loro festose accoglienze, ma dal pranzo mi disimpegno. Ne ho chiuso la serie a New York. Ora voglio stare a mensa con la mia gente. Abbiamo bisogno di sentirci vicini, alla vigilia della nuova traversata atlantica. I rappresentanti del governo di Terranova mi offrono allora una piccola statuetta d'argento dove un caribou, la renna che vive in queste terre, è graziosamente scolpito. Il congedo delle autorità terranovesi è cordiale. È gente molto simpatica. Ilari mi dice che tutti ci hanno aiutato in ogni modo. Anche fisicamente mantengono il tipo dell'anglosassone puro, non contaminato da incroci con razze affini. La stessa solitudine selvaggia dell'isola di Terranova protegge la popolazione, che discende direttamente dai primissimi coloni cinquecenteschi.

Ed ora torno all'*Alice*. Incontro subito Baumann. Festosa cordialità: il valoroso meteorologo tedesco partecipa a tutta la nostra alterna vicenda di apprensioni e di gioie. Mi fa lunghi e vivaci racconti sulle ultime peripezie groenlandesi. L'imbarco da Julianehaab, sulla baleniera che avevamo inviato per rilevarlo, è stato molto periglioso. La baia era chiusa dalla banchisa in disfacimento e guardata dai mostruosi colossi che vigilano i mari del nord: gli *icerbergs* alla deriva.

La baleniera ha forzato quell'assedio di nuovo genere, in cui le forze elementari della natura mettevano quasi un punto d'onore: si è cacciata arditamente fra i ghiacci e girando ad uno ad uno gli ostacoli, ha potuto arrivare. Mi dice con quale interesse immenso la piccola colonia groenlandese ha seguito il nostro volo: tutti ci aspettavano e speravano nella tappa di Julianehaab. Era quello, dopo tanti anni, il primo clamoroso agganciamento della colonia isolata sui ghiacci con il mondo civile, che osa, combatte, vince, vive, si muove e progredisce, mentre lassú tutto sembra immobilizzato in una specie di cristallizzazione siderale. È stata anche per i nostri una vita difficile, durante gli ultimi mesi. Si sono scatenate sulle coste della gelida isola tempeste paurose: una volta il ciclone boreale abbatté le antenne della radio. È occorsa tutta la paziente e virile costanza del capitano Draghelli per fronteggiare le sorprese e i guasti del vento oceanico che in Groenlandia si incontra con le furie dell'Artico.

L'ancoraggio degli apparecchi a Shoal Harbour è buono, la baia è propizia agli ammaraggi e ai decolli: ma è molto grande, e il pericolo sta nelle lunghe soste. Col cattivo tempo fra i monti verde-azzurri si insinuano le correnti aeree piú contrastanti: il braccio di mare a imbuto, su cui si distende quella specie di lago interno ove sono ancorati gli apparecchi, diventa allora preoccupante. Shoal Harbour si trasforma in una vera giostra di venti. Gli equipaggi sono subito impensieriti. Ogni comandante ha responsabilità diretta del proprio apparecchio, responsabilità che è condivisa con

gli uomini dell'equipaggio: nessuno perde mai di vista il proprio idrovolante e tutti dormono con un occhio solo.

L'*Alice* non può ospitare se non una parte della squadra: ecco la ragione dei vagoni ferroviari che abbiamo già visto dall'alto allineati sul pontile: vi è anche una vettura ristorante, per la mensa dei sottufficiali. La nostra è in una baracca che dista otto o novecento metri sulla strada alta. Per arrivarvi bisogna percorrere un tracciato stradale, fatto per l'occasione, all'orlo della bassa boscaglia, entro la quale, con stupore, vedo spuntare alcune tende: mi informo e vengo a sapere che servono per i curiosi venuti a vedere lo spettacolo del nostro arrivo. Adesso si sono addirittura accampati e fanno cucina all'aperto.

Ma che cos'è di preciso Shoal Harbour? Un gruppo di 20 case di legno, un piccolo molo sul quale giunge il binario della ferrovia, un ufficio telegrafico, un minuscolo bazar che vende le merci più svariate, un albergo lillipuziano, che può dare alloggio al massimo a tre o quattro viaggiatori. La squadra italiana ha potuto aumentare il numero delle baracche: vi è un deposito di benzina e di lubrificanti e un magazzino, sorti per incanto presso il molo. Le maniche a vento a striscie bianche e rosse, sulle alte antenne, dànno al paesino un'aria di festa. Vi è anche, sembra incredibile, un giornale, il piú originale che io abbia visto. Esso viene esposto, in esemplare unico, presso lo sportello dell'ufficio telegrafico e consta dei piú importanti dispacci. L'impiegato attacca i pezzetti di carta al muro e gli abitanti, se

ne hanno voglia, vengono a leggere sul posto le novità del vasto mondo, per quel tanto almeno che ne può cogliere e trasportare l'unico filo telegrafico locale.

Pare però che questo paese non sia Shoal Harbour, ma Clarenville: Shoal Harbour sarebbe cinque chilometri piú lontano. Ma tant'è: se ci siamo sbagliati non vale la pena di cambiar nome alla base.

Il paesaggio sarebbe grazioso, con le sue acque verdi incoronate da alture su cui crescono i soliti abeti nani del nord, alti al massimo tre metri. Ma sotto questi cieli pallidi, la natura ha un che di triste, che grava sull'umore come un insopportabile peso. L'intaglio marino sulla costa della Trinity bay è lunghissimo: una specie di fiordo norvegese a cui mancano però la maestà delle dirupate montagne dalle gole verdi e nello sfondo gli splendenti ghiacciai. La confluenza costante delle correnti va verso la strozzatura di Bluff Point. In questi primi giorni splende, per fortuna, un sole primaverile.

Facciamo del nostro meglio per tenerci allegri. Fin dalla prima sera la mensa è stata fervida di motti salaci, di brillante conversazione, di canti spensierati o solenni. La baracca nella quale ci raduniamo è nell'interno attrezzata a teatrino: il comando della base ha fatto il possibile per trasformarla e adattarla ai nostri gusti. La cucina è sul palcoscenico, nascosta dal sipario. Noi mangiamo in platea. All'ingresso esterno, una grande scritta, nero su bianco, corre sulla facciata. Dice: « *Oldfellows Home* », cioè « Casa dei vecchi compagni ». Si può dire che dopo Cartwright non c'eravamo piú raccolti al completo. È la prima volta

che la ressa delle smisurate folle americane ci permette di passare un'ora d'indisturbata tranquillità. La famiglia degli atlantici ritrova un po' di intima pace, quella gioia di poter parlare a proprio agio, come fra le mura domestiche. Naturalmente a tavola si parla subito della tappa atlantica che ci attende: tutti sognano la partenza: è un giuoco di oroscopi nel quale sono lecite tutte le previsioni. Oggi è il 26: domani dovrebbe arrivare Rovis: il 27 e il 28 saranno impiegati per i rifornimenti. Si può partire il 29 da Shoal Harbour e il 30 da Valentia per Berre: il 31 arriveremo a Roma! Un mese per tutto il viaggio: andata, ritorno, lunghe soste. Si distendono i muscoli e gli spiriti: l'avvenire è colorato in rosa: forse la vertigine dei giorni paurosi è finita. Possiamo persino permetterci, Pellegrini ed io, una sfida a scopone con due giornalisti della Crociera e lasciarci battere senza avvilirci. Sarà questo — dicono gli arguti avversari — l'unico scacco che avremo subito in terra americana. E senz'altro rimandiamo la rivincita in Italia.

Il mattino seguente arriva Rovis. L'apparecchio, partito da Victoria alle 7.15 ammara a Shoal Harbour alle 10.40. Posso finalmente conoscere la causa dell'incidente: si era grippata la girante della pompa dell'acqua in seguito allentamento del dado di bloccaggio. Fatta la riparazione, Rovis ha percorso da solo il nostro stesso itinerario, dal golfo di San Lorenzo all'isola di Capo Breton e allo stretto di Caboto: incontrava banchi di nebbia fitta sulla costa meridionale di Terranova e attraversava l'ultimo tratto di terra con buon tempo.

L'apparecchio è perfettamente collaudato. Ora possiamo dirci al completo e iniziare i preparativi del volo atlantico. Gli aviatori sono oggi tutti affaccendati ad alleggerire d'ogni peso superfluo (bagagli, sacchi a pelo, cime) i propri apparecchi e a caricare la benzina e il lubrificante. All'atto del decollo il peso complessivo toccherà le dieci tonnellate.

All'infuori del personale navigante e dell'essenza che via via si consuma, lungo il volo, gli apparecchi giungeranno veramente nudi alla mèta.

— Ora sono nudi — dice Vittembeschi.

— Sí, ma il mio San Francesco — soggiunge Longo — non l'ho tolto.

Ahimè, proprio oggi incominciano i giorni neri...

Nello spazio di dodici giorni abbiamo due grosse burrasche, una delle quali mette in pericolo le nostre baleniere. E si presenta la nebbia a Shoal Harbour. Per due mattine di seguito ci svegliamo dentro un banco di caligine che copre tutta la baia. È un nebbione tanto fitto che dall'*Alice* non vedo il mio apparecchio, ancorato a 40 metri di distanza.

Tentiamo di distrarci con qualche passeggiata. Vi sono intorno a Shoal Harbour i piccoli centri del North Westh Arn, le cascatelle del Light Shoal Harbour River, e piú a monte molti idillici laghetti che dicono ricchi di trote deliziose, per i pescatori dilettanti. Ma la strada non arriva che in fondo alla baia e bisogna marciare alla ventura: per fare venti miglia tra le fitte abetaie, con i guadi che interrompono il passo, sopra un terreno accidentato e ignoto, occorrerebbero ore e

ore. Dobbiamo rinunciare anche alla passione venatoria lusingata dal miraggio di qualche colpo di fucile sulle mandrie di caribou che sarebbero state avvistate nei paraggi: impossibile portare in Italia qualche bel trofeo di corna ramificate e incantare il prossimo con racconti immaginari. Si potrebbe pescare dal pontile, ma la pesca è troppo facile e non ci diverte: basta buttar l'amo perché i pesci se lo litighino.

D'altra parte il tenore dei dispacci, che giungono in questi giorni, mi fa comprendere che a Roma sono preoccupati. Già mi si era consigliata la rotta delle Azzorre anche durante la permanenza a New York. Io ne indovino i sostenitori, tra i miei collaboratori piú vicini, che ne debbono aver parlato anche al Duce. Essi trepidano per la sorte della squadra, perché hanno soprattutto timore della nebbia. Ma noi conosciamo la nebbia e sappiamo che il pericolo maggiore è nell'ammaraggio sul mare aperto, con l'onda lunga oceanica, troppo dura per i nostri scafi piatti. Siamo rimasti d'accordo che fino al dieci agosto mi sarei attenuto alla rotta dell'Irlanda, e dopo il dieci, per ragione di luce, a quella delle Azzorre. Fino a quel giorno vi saranno tante ore di luce a disposizione quante ne occorrono alla squadra per il balzo atlantico da Shoal Harbour a Valentia, senza il pericolo di un arrivo notturno: si tratta di 400 km. in piú rispetto alla rotta sulle Azzorre: ma la maggior distanza è compensata dall'aiuto del vento, che spira costantemente, durante tutto l'anno, da ovest ad est, proprio nella direzione dell'Irlanda. Tuttavia mi preoccupo di ordinare a Valentia il sentiero luminoso per

gli ammaraggi, e cioè una duplice fila di boe bianche che si illuminano con una fotoelettrica, nell'ipotesi che possiamo arrivare con luce scarsa: prego quindi il generale Valle di recarsi personalmente sulla baia irlandese e di mettersi in comunicazione costante con noi. Valle ha fatto l'altra Crociera e conosce le nostre difficoltà. Inoltre, per essere stato dirigibilista, ha una certa confidenza con la meteorologia e preferisco saperlo a fianco di Eredia per volgarizzare i bollettini, spesso incomprensibili, dello scienziato italiano: *ibis redibis non morieris in bello...*

Passiamo la serata nel quadratino dell'*Alice* e si perpetuano innocenti giuochi a carte: gli ufficiali amano il *bridge*: io ho anticipato, insieme con Pellegrini, la rivincita a scopone coi giornalisti. Cerco di dare il piú possibile la sensazione della tranquillità, ma vedo un certo nervosismo negli occhi di tutti. Passo lunghe ore nella saletta di navigazione, dove è installato l'ufficio meteorologico, a discutere con Baumann che ormai parla italiano e con il dott. Di Maio, giovane valoroso nostro meteorologo. Il tempo è evidentemente avverso: estate ritardata, con anticipo delle burrasche che imperversano di solito nella seconda metà di settembre. Forse verrà ancora un periodo di buon tempo; ma quando?

Intanto per completare il quadro, mi sento male. Febbre. Decido che deve essere dovuta al "surmenage" e rifiuto i consigli del medico di bordo, un dentista di valore! Aspirina e dieta mi guariranno. Le malattie sono un lusso, ed ora non ho tempo da dedicare alla salute!

Si delinea finalmente una situazione favorevole il 31.

Sembra che le condizioni atmosferiche siano migliorate sensibilmente sull'oceano. Non troveremo un tempo ideale, ma si potrà fare la traversata senza le incognite delle violente tempeste atlantiche. Convoco a rapporto i piloti e do l'ordine a tutti di tenersi pronti per imbarcarsi alle tre. Io passo una notte bianca, la solita notte della vigilia: presto suona la sveglia e gli equipaggi si imbarcano. La situazione sembra mantenersi buona sull'Atlantico ma c'è una saccatura della solita depressione, in marcia verso oriente, stazionaria da due giorni a metà percorso.

Intanto un'altra depressione avanza dal Labrador. Se non si parte oggi, è certo che resteremo bloccati almeno per due giorni. Che fare? Leggo negli occhi degli ufficiali che abbandonano l'*Alice* per imbarcarsi sugli apparecchi, la volontà del decollo. Qualcuno mi dice anche la sua recisa opinione: partiamo. Longo mi sussurra: — Eccellenza, non dia retta alle opinioni altrui. Ascolti soltanto se stesso... — Attendo gli ultimi bollettini. L'ultimissimo di una baleniera a mille chilometri dall'Irlanda è preoccupante. — Non so che dirle — soggiunge Baumann; — la situazione presenta un'incertezza...

Studio un po' la carta meteorologica e concludo sospendendo la partenza.

L'*Alice* fischia il richiamo: l'urlo lacerante si ripercuote sulla baia. La mia gente torna a bordo col viso scuro. Poveri bravi ragazzi! Io ho nelle mani non soltanto la loro vita, ma l'onore della bandiera. Non posso « giuocare ».

Vado in cabina perché mi sembra di leggere negli occhi dei miei una muta disapprovazione. Cagna mi raggiunge e mi dice:

— Ha fatto bene, Eccellenza.

Ma comprendo che pensa il contrario. Non ha l'aria convinta.

Mi alzo a mezzogiorno, dopo sei ore di sonno agitato. Guardo fuori dal finestrino. Gli apparecchi sono squassati da una grande tempesta. Lo specchio d'acqua dell'ancoraggio azzurro e calmo nei giorni scorsi, schiumeggia con nubi basse e cavalloni impetuosi. Si alzano onde di due metri. Bisogna raddoppiare gli ormeggi ai gavitelli. Gli idrovolanti fanno una specie di danza pericolosissima. Ma è impossibile avvicinarsi agli apparecchi: ci sarebbero collisioni sicure delle barche contro gli scafi. Qualcuno, a 20 o 30 metri, si butta in acqua, raggiunge la coda, si arrampica a bordo e rinforza gli ormeggi.

E l'Atlantico? Peggiora. La pressione, nella seconda parte della distesa oceanica, è caduta improvvisamente. Le baleniere della zona ci segnalano mare 10: il 12, punto massimo dei cicloni, è vicino. Anche i due sommergibili sono sottoposti a prova tremenda. Tutti hanno abbandonato la posizione e si sono messi alla cappa.

Una baleniera dislocata lungo la rotta, il cui nominativo radiotelegrafico è *AVD* cessa improvvisamente di rispondere nel pomeriggio. Su di essa è imbarcato il maggiore Marini, che già partecipò alla trasvolata del sud. Dopo un paio d'ore l'*AVD* si fa viva, informando che il mare ha prodotto danni a bordo e rotto l'aereo

della radio. Cosí, ad intervalli, fino alla sera, ora risponde ora tace, dando a frammenti notizie del peggioramento oceanico: le onde spazzano il ponte, l'acqua minaccia i locali delle macchine. Poi tace ancora definitivamente, né piú risponde ai continui appelli dell'*Alice*, di altri bastimenti in navigazione e delle stazioni della costa. Cade la notte. Invano la nostra radio scocca per il cielo le tre lettere dell'appello: «*AVD, AVD...*». Nessuno risponde. La baleniera è dunque scomparsa? Passano cosí angosciose le ore della notte. Le tre lettere martellano in testa: *AVD, AVD...* Soltanto al sopraggiungere dell'alba, dopo l'allucinazione della veglia, so che la baleniera aveva ancora rotto l'aereo e che lo stato del mare aveva impedito assolutamente di rimetterlo.

Mi domando: che cosa sarebbe successo se fossimo partiti? Mi rifiuto di pensare. Si lotta male con un vento di traverso di cento chilometri; per giunta a Valentia, all'ora d'arrivo, avremmo trovato nebbia fitta. Il pensiero corre alla prima tappa della Crociera del sud, quando attraversammo il ciclone che concluse la sua pazza corsa sul mare devastando il porto di Algeri!

Bisogna avere pazienza. Ecco che si delinea una situazione migliore. Si preannuncia anzi senz'altro buona. L'oceano si è calmato: si è rasserenato, a tratti, anche il cielo. L'anticiclone atlantico di 770 millimetri si estende dalle Azzorre all'Irlanda con un massimo di 773 a Valentia: presso l'isola dell'ammaraggio, venti piú moderati e mare poco mosso. Le nebbie sull'oceano non mancheranno, ma solo ad intervalli. Le condizioni del-

la rotta sono quindi favorevoli. Benissimo. Ma ecco (è il 4) un telegramma-doccia dall'ufficio meteorologico dell'Irlanda. A Valentia col calare del sole cala anche la nebbia. Il prof. Eredia e il generale Valle sconsigliano la partenza. È una speciale situazione d'alta pressione in Irlanda che determina il fenomeno. Baumann giura che la sera dopo, a Valentia, non ci sarà nebbia a causa del vento di terra che fatalmente non potrà mancare. Io sono del suo parere, perché ho fiducia in questo piccolo tedesco chiaro e risoluto nei suoi presagi: scommetto con un giornalista cento dollari contro uno che Baumann avrà ragione, ma... sospendo la partenza.

Ora subentra un vivace scambio di telegrammi con Valentia. I pescatori della costa sono d'accordo con Eredia. È un fenomeno noto. Si sbaglieranno tutti! L'indomani avrei fatta una splendida traversata, una vera scampagnata sull'oceano, e l'ammaraggio si sarebbe svolto con l'aria tersa. Ma lo spettro della nebbia all'arrivo è terribile: Valentia è a ridosso di un'isoletta: lo specchio d'acqua è piccolo e circondato da colline che i piloti non conoscono. Un ammaraggio con la nebbia significa disastro sicuro.

L'alta pressione, che determina il fenomeno, ha l'aria di mantenersi per qualche giorno, con tutte le conseguenze già segnalate. Come ordinare la partenza in queste condizioni? Bisogna decidere. Bisogna uscire subito dal vicolo cieco. Redigo un radio alle baleniere con l'ordine di portarsi sulle posizioni previste per la rotta delle Azzorre. Consegno un comunicato alla stam-

pa. Scrivo un rapporto al Duce. Fisso un appuntamento ai sommergibili e al *Biglieri* nel porto di San Giovanni di Terranova, dove debbono poggiare per rifornirsi di viveri freschi prima di mettersi sulla nuova rotta. Non posso dire che la squadra abbia accolto con entusiasmo la mia decisione. Ma non potevo fare altrimenti.

Il giorno dopo mi giungono molti telegrammi da Roma. Un affettuoso dispaccio mi invia il Duce: « Ora che hai definitivamente scelto la rotta delle Azzorre, attendi tranquillamente la giornata favorevole che secondo le mie previsioni di meteorologo rurale non tarderà molto. Niente impazienze e niente fretta. L'importante è di arrivare tutti e bene ed io sono sicuro che questo avverrà. Ti abbraccio. Mussolini ».

L'ottimismo del Duce giunge in buon momento. La nostra organizzazione sarà pronta il 9 agosto: soltanto allora sarà a posto il nostro servizio meteorologico natante. Abbiamo qualche giorno davanti a noi. L'indomani insieme con 20 ufficiali e con i giornalisti parto in treno per San Giovanni di Terranova. Sono un po' depresso, ma Monelli mi distrae illustrandomi il paesaggio, raccontandomi qualche episodio della storia dell'isola, dai tempi in cui era chiamata « Helluland », cioè « terra dalle nude rocce », sino alle avventure del fortunoso periodo di sir George Calvert, piú tardi lord Baltimore, del capitano Richard Whitbourne, il grande marinaio del Devonshire che per primo percorse e descrisse l'isola dei mari iperborei, e a sir Humphrey Gilbert che qui giunse con le pa-

tenti della Regina Elisabetta e il primo gruppo cospicuo di coloni inglesi. È una storia di nobili sforzi, intramezzati da gesti pirateschi, ma sotto v'è la speranza di monopolizzare la ricchissima pesca delle coste. Il viaggio si svolge tra colline coperte di bassi boschi d'abete, fiordi, laghi e una casa ogni ora: nell'insieme è cosí uguale che diventa monotono. Ecco la baia dove arrivò il «DO X» a poche miglia da Saint John. Il treno, che ci ha condotto per 6 ore con una lentezza da lumaca, giunge finalmente alla capitale del Newfoundland. La cittadina è veramente graziosa, nel suo carattere prettamente nordico, con le case di legno in maggioranza candidissime, che si inerpicano dal mare verso le colline ad anfiteatro. Il nostro arrivo è già segnalato. Alla stazione, ci attende molto popolo plaudente, e una buona rappresentanza del Governo col Primo Ministro. Sono tutti molto cordiali. Ma, strano a dirsi, in questi paesi del nord, dove la vita è cosí semplice, vi è un gran lusso di cerimonie e impera assoluta l'etichetta. Stasera per esempio tutti sono in cilindro. Ma è un'impressione soltanto esteriore che scompare non appena si apre la conversazione. La soddisfazione dei terranovesi per averci loro ospiti è straordinaria. Il Governo non ha tralasciato occasione per manifestarci la sua simpatia. Tra l'altro ha stampato una serie di francobolli della Crociera che diventeranno presto rarissimi. Sono in color giallo di formato oblungo e rappresentano un paesaggio del Labrador con la scritta *Labrador the land of gold*, e cioè « la terra dell'oro », con una soprascritta: « 1933 General Balbo

Flight ». Il valore del francobollo è di quattro dollari e mezzo, ma già i collezionisti ne vanno a caccia spietata.

È anche preparato un programma di cerimonie: io sono invitato ad inaugurare una targa ad un celebre esploratore della Newfoundland. È fissata anche per domani una visita alla torre di Caboto, dove sarà inaugurata una nuova stazione marconigrafica, e una colazione ufficiale all'albergo, con l'intervento del governo. L'albergo è un grande edificio. Ho bisogno di un barbiere: lo trovo, e si mette all'opera. Ma è preoccupatissimo: non conosce le barbe. Questa gente del nord non apprezza l'onore del mento e lo rade implacabilmente, insieme con i baffi, sino a scorticarsi.

Alla sera sono a pranzo con gli ufficiali di marina. che mi raccontano le loro avventure. Hanno avuto ore difficili, giornate nelle quali è stato necessario di dimostrare quanto possano e valgano i marinai d'Italia, anche quando, dalle acque interne del Mediterraneo, passano agli oceani squallidi delle regioni boreali o affrontano la spaventosa collera dell'Atlantico. Hanno fatto una navigazione notturna in una zona di *icerbergs* aprendosi il varco col riflettore: un urto contro lo spigolo di una montagna di ghiaccio sarebbe stato sufficiente a mandarli a picco. Sono entrati a Boston con una nebbia cosí fitta che il pilota si è rifiutato di salire a bordo. Ma Della Campana non voleva esporre, nella sosta forzata, il *Balilla* a qualche colpo di sperone: anche senza pilota è riuscito a penetrare nel porto e a mettersi al sicuro. Parliamo del perfido mare di quest'ultima settimana: giornate orribili! Onde alte

come montagne, raffiche di vento, brume fitte che scendevano fino sul pelo dell'acqua. Passiamo cosí la serata rievocando i momenti duri e alternandoli con reazioni vigorose di buon umore. I piú giovani ballano: c'è in porto un piroscafo di turisti americani: una vera manna per i fox-trot e i tango, nei quali gli ufficiali dell'aria emulano quelli del mare.

All'indomani, come era stato stabilito, si inaugura la targa, tra una nebbia fitta che piú tardi si trasforma in pioggia e rende la cerimonia piú sbrigativa. Si sale poi in automobile verso la torre di Caboto, sull'altura che domina il porto. Siamo avvolti in una specie di nube grigia che non permette di vedere neppur la strada su cui si arrampica la «Ford». Viaggio pauroso su rocce scoscese. Là in fondo deve esserci il mare. La città è sparita completamente. Ecco la torre, un faro robusto e tozzo con la stazione radio. Mando un telegramma a Marconi nel quale gli dico, da queste plaghe del nord, che egli mette in comunicazione con tutte le terre del mondo, che siamo orgogliosi del suo genio.

Sotto di noi, nell'aria densa e grigia, una campana suona a rintocchi regolari e sembra chiami a raccolta le anime erranti sul mare. Ed è, almeno in parte, proprio cosí: essa indica ai naviganti, quando la nebbia implacabile copre l'acqua e la terra, l'apertura del porto di St. John. Ci passa per le ossa una sensazione di freddo...

Ritorniamo all'albergo a colazione. Il Primo Ministro mi esalta a lungo l'isola di cui è innamorato. Tutti

hanno l'orgoglio della loro patria desolata. Parlano con straordinaria affabilità un inglese purissimo (cosí mi assicura Monelli). Ho pregato di non fare discorsi. Ma dopo gli immancabili *toast* ai rispettivi Sovrani, al Duce e al Ministro inglese, il "Premier" di Terranova si alza e intona a gran voce, rivolto a me: «*He is a jolly good fellow...*» Tutti lo seguono e l'accompagnano nel canto gioioso, con grande sfoggio di bassi profondi sopra lo squillo piú acuto delle voci tenorili. «Questo è il nostro allegro ragazzo...» Mentre il canto si alza, ricordo che un giorno sopra una nave britannica nel Solent, ho sentito Mac Donald intonarlo all'indirizzo di Wagorn, il vincitore dell'ultima Schneider combattuta. Un'altra onda di memoria arriva fin quassú e mi ingombra lo spirito, mentre le note dell'inno si svolgono in coro: queste stesse allegre strofe di saluto mi sono state rivolte a Natal da un gruppo di inglesi, subito dopo il mio arrivo con la prima squadra atlantica... Il simpatico banchetto termina nella maggiore effusione.

Vado a visitare i due sommergibili e il *Biglieri*. Piove a dirotto, ma la gente del mare non sente la pioggia, irrigidita com'è sull'attenti. Visito, con grande interesse, i provatissimi e stupendi sommergibili, poi faccio adunare tutti i marinai sotto un capannone dei docks. È un momento emozionante. Della Campana mi presenta la sua bella ruvida robusta gente: visi su cui il salso ha lavorato, uomini adusati alle intemperie, impavidi contro il destino, che, sul mare, è sempre in agguato. Rivolgo loro un saluto. Che cosa dico? Non so.

Parlo con il cuore. Alla fine, quando guardo Della Campana che mi sta a fianco, mi accorgo che ha gli occhi rossi. Saluto tutti, uno per uno. Poi una breve sosta sul *Biglieri*, per prendere finalmente una buona tazza di caffè all'italiana. Firmo per i marinai innumerevoli fotografie. Mi congedo con un'impressione di serena forza. Una grande tranquilla fede mi scende nel cuore. Vinceremo!

Ancora una piccola passeggiata per la città, poi, partenza. Alla stazione saluti commoventi e gran lancio di affettuosi «arrivederci» tra noi e gli ufficiali di marina: Cagna si è dimenticato di mettermi nella valigia la lettera della figlia di Della Campana, ma troverò il *Balilla* e gliela butterò in mare durante il volo. Ringraziamo il " Premier ", i Ministri, le autorità accorse: c'è tra i presenti il dott. Emerson, che già i giornalisti italiani mi hanno presentato all'arrivo della squadra a Shoal Harbour: un terranovese, familiare con Dante e Petrarca, dai modi squisiti, che è stato il tramite naturale tra gli uomini della base e gli abitanti dell'isola. Risponde al mio saluto in magnifico accento italiano.

Qualche chiacchiera in treno: mostro ai miei compagni le pantofole di foca che ho acquistato per il mio bambino. Si parla delle case lontane. Ma il sonno scende. A letto, signori; non bisogna disperdere le energie. Siamo a Shoal Harbour, verso le quattro del mattino. C'è quasi un chilometro per arrivare all'*Alice* e grava, nella notte ancora oscura, un nebbione fitto da valle padana. Tutti i miei ufficiali attendono l'alba nelle cuc-

cette, ma io preferisco scendere con la mia valigia, infilare stentatamente nel bosco il sentiero che porta al pontile per raggiungere l'*Alice* e la mia cabina.

Incomincia una nuova vita. L'Irlanda è cancellata: dovrei dire che per noi non esiste piú. Non si parla che delle Azzorre. Non avremo piú il vento quasi costante che avrebbe agevolato il nostro cómpito. Nella migliore delle ipotesi, nella nuova rotta avremo il vento di traverso. Ma il problema grave è quello dell'ammaraggio sulle coste battute e con scarsi ridossi: inoltre la squadra si dividerà, dato che nessun porto delle Azzorre offre rifugio sufficiente a 24 apparecchi. Io ammarerò a Ponta Delgada con quindici idrovolanti; il generale Pellegrini si fermerà un'ora prima a Horta, nell'isola Fayal con gli altri nove. In previsione di qualche incidente decido di imbarcare tutti e quattro i piloti di riserva (i due portati dall'Europa e i due che attendevano in America), gli otto montatori, un capo motorista e anche il sergente fotografo-cinematografista che ha fatto miracoli a New York e Chicago. Saremo dunque in 111.

La partenza dovrebbe aver luogo il 9, ma il 7 abbiamo buone notizie: alle Azzorre c'è vento di nord che si manterrà per tutta la giornata di domani. Horta e Ponta Delgada saranno protette e il mare sarà calmo. Partiremo anche se le baleniere non sono a posto.

Passo la notte tra il 7 e l'8 con Baumann e Di Maio a consultare bollettini. Alle 3.30 ordino io stesso di suonare la sveglia. L'*Alice* si anima, spira un'aria di felicità. Fuori il buio è rotto dal riflettore di bordo e

da un po' di luna e, già all'oriente, un chiarore annuncia l'alba vicina. I 24 apparecchi svelano il loro profilo bianco argento a cento metri l'uno dall'altro. Le barche si allontanano nel silenzio magico di quel primo crepuscolo. Tutti gli equipaggi sono in camicia nera sotto l'uniforme: la porteranno sino a Roma. Saluti rapidi e affettuosi a Ilari, agli ufficiali dell'*Alice*, ai giornalisti, che si allontanano per seguire il decollo sul Point Red Hill, la collina da cui si domina tutta la baia. Lassú si è anche radunata la scarsa popolazione di Clarenville. M'imbarco.

Cagna ha già scaldato i motori. Tutti mi dànno il «pronto». Sono le 7.35 di Greenwich. Non si vede la linea dell'acqua, né si distingue il distacco tra il mare e la costa, indispensabile per un decollo normale. Ma ecco che il cielo schiarisce e si intravede la curva della costa e il profilo delle alture circostanti. Non si può perdere tempo. L'orizzonte è velato, confuso, torbido: bisogna indovinarlo. Non abbiamo tempo da perdere. Motori in moto!

Capitolo XIII

LA NUOVA VITTORIA SULL'OCEANO

Si staccano gli ormeggi e si spinge l'apparecchio un po' al largo, fuori dal ridosso, per prendere la baia dal lato lungo. Ci accorgiamo che l'onda è fresca e piuttosto alta: ma il vento di sud spira a 20-25 km. all'ora e forse piú, e il decollo sarà facilitato. Eccoci al centro dello specchio d'acqua: un mezzo giro e abbiamo il vento in prua. Biseo e Questa sono al loro posto. Il motore urla: violenta manovra per mettere l'apparecchio sul redan, il che vien fatto in pochi secondi, nonostante i nostri quattromila chili di carico totale. Ora l'apparecchio corre veloce sull'acqua e l'onda picchia colpi duri sulla chiglia piatta. Siamo a 100, poi a 110, poi a 120 km.: tocchiamo i 130: un colpo secco e l'apparecchio esce dall'acqua e prende dieci metri di quota. Come sempre, un gran sospiro ci esce dal petto: l'aria dà subito un senso di liberazione, quasi di felicità: sembra di uscire da un incubo: ma la manovra è stata di una tale rapidità da superare tutte le nostre previsioni: 46 secondi: un record! Tiriamo e saliamo rapidamente: dai cento metri ai due, ai tre, ai quattrocento, è cosa di pochi istanti. Ora possiamo filare diritto davanti a noi. Ci mettiamo in rotta su capo Split,

tagliando le colline e rasentandole anziché girare sull'apertura della baia. Continua la dolce ascensione sul cielo: cinque, sei, sette, ottocento metri: siamo alti abbastanza. Procediamo a questa quota. Il cielo è diviso in due emisferi: nell'uno è concentrata tutta l'ombra, nell'altro tutta la luce: ma presto l'alba da oriente invade anche l'altra metà, l'orizzonte sfuma in verdi delicati, poi si tinge di un rosa sempre piú acceso. Dopo 21 minuti, ecco capo Split, ultima terra d'America. Per chi naviga verso la Patria, anche il paese piú bello del mondo passa presto nell'ombra: ma non per questo dimenticheremo di mandare un saluto al continente, tutto avvolto ancora dalla notte oceanica, che lasciamo dietro le nostre spalle: esso ci ha dato le piú ricche e potenti suggestioni della vita. In un bagliore passa per la nostra mente l'incredibile film.

Ma che cos'è quell'incendio laggiú? È una nave in fiamme? No: è il disco del sole che si alza lentamente, sino a risplendere nella sua porpora di gloria. Un oro folgorante si polverizza sul mare e sul cielo, brilla sulle onde, si posa sulle nuvole che prendono l'aspetto di cattedrali bizantine. È una sinfonia da marcia epica, uno scenario da corteo trionfale, degno di qualche eroe del mito.

Sono le 8.11. Un radio mi annuncia che tre minuti fa l'ultima squadriglia ha decollato felicemente. Sotto di noi il mare è calmo: l'orizzonte si distende sull'azzurro in una serenità da idillio, appena velato in fondo, sulla linea estrema, da una cortina che sfuma dall'argento al roseo. Forse è foschia, la foschia benigna, che

annuncia buon tempo: quella specie di alito che fanno le acque quando il sole le colpisce. Ma è follia sperare che i banchi di Terranova, troppo noti a tutti i naviganti, rimangano del tutto sgombri di nebbia... Cinque minuti dopo, alle 8.16, quella sottile velatura dell'orizzonte, che interpretavamo, secondo la bellezza dell'ora, come un fausto presagio, si dimostra di natura ben diversa. Incominciamo a vedere banchi di nebbia bassa, rotti dal sereno. Manteniamo la quota di 800 metri perché sul principio la nebbia non ci tange, ma poi questa si alza e si fa sempre piú compatta. Saliamo a 1200. Mi tengo in contatto continuo con la squadra, che mi segue in formazione stretta: ordino la quota, fisso i giri, mi informo dell'andamento dei motori: ottimo. Meno male. L'incidente dell'*I-Rovi* mi aveva spaventato: ora sono sicuro che non si tratta del materiale.

La navigazione sopra la nebbia è monotona, ma tranquilla. Un bel sole estivo sfolgora in cielo e sotto di noi si stende un mare soffice di candida lana. Il riflesso è forte: naturalmente portiamo gli occhiali da sole.

Passano cosí la seconda e la terza ora di volo. A due minuti dalla quarta, avvistiamo uno squarcio e sotto di noi l'oceano azzuro. Ecco una forma confusa, sulla lastra lucente delle acque: mi sembra un piroscafo diretto verso nord-nord est. Prendo il binoccolo per guardar meglio, ma lo squarcio è scomparso e sul mare si stende di nuovo la bianca coltre compatta. Ho l'impressione che non sia nebbia: che siano piuttosto nubi basse o che la nebbia si sia comunque distaccata dal

mare, lasciandolo sgombro fino a cinquanta metri d'altezza. Ma che vale accertarsene? Quassú si sta bene...

Alle 12.15 ricominciano gli squarci: da pozzi profondi si vede tremolare l'acqua marina. È un incanto che si ripete di continuo. La colonna d'aria, entro quel pozzo, è una specie di barometro che dà d'improvviso il senso dell'altezza. Ormai la nebbia è finita: ci sono nubi sparse, abbastanza dense. Dobbiamo aver percorso circa 1000 km. e siamo fuori dai leggendari banchi di Terranova. So che ci troviamo nella zona del *Millelire.* L'occhio spazia per scoprirlo. Alle 12.29 una nube si frange improvvisamente sotto di noi e scompare come un sipario: tra l'una e l'altra piega dell'acqua si disegna una forma nera e aguzza: è il nostro sottomarino con il bravo Della Campana e i cari marinai che ho salutato a San Giovanni di Terranova! Perdo un po' quota e prego Pezzani di gettare da poppa, con un minuscolo paracadute, il messaggio della figlia del Comandante.

Scendiamo sotto le nubi fino a seicento metri. Vi è foschia e atmosfera agitata: la nostra permanenza a questa quota non può durare. Meglio risalire. Diamo 50 giri di piú al motore, ed eccoci di nuovo, alle 13.15, nell'atmosfera libera, a 1600 metri di quota. La formazione mi segue regolarmente e non segnala alcuna novità. Continuerà cosí sino alla fine? Ma l'oceano è grande: dà sue notizie senza preannunciarle: è il regno della sorpresa. Ecco infatti un altro banco di nuvole. Questa volta avanzano piú scure, a grande altezza, in aspetto temporalesco. È la zona ciclonica che mi aveva segnato Baumann sulla carta, stamattina. Ne avrò per

un'ora e mezzo. Dovrebbe essere profonda 300 km. Mi consulto con Cagna: meglio navigare alla superficie.

Ci abbassiamo; ma a cinquecento metri l'orizzonte è chiuso da una muraglia oscura di nubi. Bisogna risalire ancora. Sarà, per gran parte del viaggio, una continua altalena: ma il volo sull'oceano obbliga il pilota a prendere rapide decisioni, con uno spirito di iniziativa sempre sveglio. Avverto i miei sezionari di prendere le distanze, perché il cielo sopra di noi è chiuso da nubi compatte. Diamo la scalata alle nuvole, salendo in volo cieco. Passiamo dagli ottocento ai mille metri. Le nubi diventano nere. L'apparecchio è preso in mezzo a fortissimi *remours*. Ogni tanto bagliori di fiamma, come spade luminose, tagliano l'oscurità. Benone: siamo nella zona dei fulmini, nel cuore stesso del temporale. Piú su, sempre piú su: a 1100, a 1200 a 1500 di quota. Non c'è scampo: è tutto nero sotto, intorno e sopra di noi. Diamo tutto motore: continuiamo l'ascesa e non importa se sobbalzi paurosi ci scuotono da tutte le parti. Arriviamo ai 2700: ecco, finalmente, l'atmosfera è libera. Ma no: è soltanto un corridoio tra nube e nube. Mando un radio alla squadra, dando l'ordine che restino alla superficie coloro che non sono ancora saliti. Quassú è un inferno, una scena da oleografia romantica. Giriamo fra nubi nere come la pece e continuiamo sempre a scavalcarle, come duomi sovrapposti, colossale architettura degli spazi oceanici. Ora siamo a 4200. Riceviamo un radio di saluto dal *Conte di Savoia*, che ci avverte di trovarsi nel bel tempo. Già, naviga piú a sud, e a sud c'è chiaro!

Questa corsa pazza tra le nuvole continua per qualche minuto; poi gradualmente la fosca cortina si dirada: si vede dagli squarci un bel mare calmo. Incominciamo a planare lentamente. L'acqua dei motori che era scesa a 50 gradi, nonostante che i parzializzatori fossero chiusi, ritorna alla sua temperatura normale di 65-70 gradi.

Sono le 15. Sí, aveva ragione Baumann. Le nubi occupavano la zona prevista. Soltanto erano molto alte: a 4200 metri ne avevamo ancora per 1200 m. sopra di noi e le ultime si confondevano nel cielo con altissimi cirri. Faccio l'appello. Tutti presenti.

Posso ora rispondere al lungo dispaccio del capitano Lena, comandante del *Conte di Savoia*. Ecco il testo del mio telegramma che ha fatto subito il giro dei giornali d'Europa e d'America: «Ore 15.45 Greenwich. Le chiedo scusa se non ho risposto prima al suo tanto gradito marconigramma stop Ma sino a mezz'ora fa sono stato molto preoccupato et non ho voluto distrarre il servizio radio stop Sulla rotta Capo Split-Horta, et precisamente tra il 40° e il 35° meridiano, abbiamo trovato una depressione con nubi che arrivavano dalla superficie a oltre 5000 m. stop. Con l'illusione di trovare il sereno a 1000 aut 2000 metri, ho portato la squadra a caracollare per un'ora tra nuvolacce nere illuminate solo da scariche elettriche stop. Ora però siamo sbucati su un lembo d'oceano degno dei mari italiani e navighiamo tranquillamente stop Fra un'ora doppierò Flores stop Se vuol farmi una cortesia telefoni a Roma a mia moglie n. 45255 urbana et le dia mie nuove stop Ri-

cambio i saluti a lei allo Stato Maggiore allo equipaggio ed ai passeggeri gridando Viva Mussolini che ci spinge sui cieli et sui mari del mondo stop Generale Balbo ».

Altro radio ricevo dal piroscafo italiano *Valprato* che non mi dà la sua posizione e mi invia auguri. Altri piú tardi ne riceverò da piroscafi nazionali in rotta per le Americhe e l'Europa. Si vede che sull'oceano oggi si ascoltano soltanto le nostre radio.

Il mare è discreto, mosso però da un'onda lunga e alta che mi fa paura pensando agli ammaraggi che ci aspettano. Scendo a 50 metri per osservarlo meglio: mi mantengo a quella quota. Ma che è quel nero sulla sinistra? Oh meraviglia! Sono due balene enormi che scompaiono subito. Peccato: le ho vedute troppo tardi!

Ogni tanto giro l'occhio per osservare il volo dei miei due sezionari. Con stupore mi accorgo che Questa non è al suo posto. Lo chiamo, preoccupato. Per fortuna risponde: è in volo, ma è rimasto molto indietro. Lo invito a raggiungerci con un radio che farà divertire tutta la squadra.

Alle 15.50 sorvoliamo una delle nostre baleniere. È imbandierata col gran pavese: vi sono otto uomini sul ponte che agitano disperatamente le braccia. Ancora una volta il cuore si fa piú caldo alla vista dei colori della Patria.

Siamo ormai vicini alle Azzorre. Chi sarà il primo a scoprirle? Facciamo una gara con Cagna, che tiene gli occhi sbarrati sul mare e non lo abbandona piú neppure per un istante: un piccolo gesto di trionfo: spinge il dito avanti e mi mostra di prua un cucuzzolo un poco

più scuro del cielo e del mare. È il Corvo, la prima isola che proietta il suo profilo sull'oceano. Ora voliamo più leggeri. Tra non molto scorgeremo Flores e alle 16.50 passeremo trionfalmente tra le due isole.

La navigazione è regolare, ma abbiamo già troppe ore di volo sulle spalle: diventa monotona. Il cielo è per metà coperto, la visibilità continua ad essere buona, c'è mare lungo.

Alle 17.19 sorvoliamo un piroscafo cisterna diretto verso sud-ovest. Sembra il vascello fantasma: neppure si accorge della nostra presenza e della cortesia che gli abbiamo usato, allungando la rotta di due miglia per sorvolarlo! Beato lui: forse è abituato a vedere formazioni di squadre aeree sorvolare l'Atlantico! Neanche un cane a salutarci sul ponte. Cerchiamo a poppa la bandiera nazionale. Non c'è. Cagna vuole che sia ad ogni costo jugoslavo, ma non può essere. I marinai jugoslavi sono adriatici e dalmati, cioè italiani, e saluterebbero certo!

Alle 17.30 si avvista Fayal, le cui case sembrano una scarrocciata di sassi sui pendii verdi e ripidi: alle 17.57 passiamo al traverso di Horta. Montagne alte e brulle, ogni tanto ammantellate di vegetazione tropicale. Piccoli paesi bianchi, candidi, rannicchiati tra le rughe delle valli degradanti al mare. Qui scenderà Pellegrini con la sua squadriglia e con le altre due che gli ho affidate. Io proseguo per Ponta Delgada. Queste rade sono troppo piccole per accoglierci in 24: ora l'occhio le misura molto bene dall'alto. Faremo come le squadre navali abituate a dividersi nei diversi porti.

Ancora un'ora di navigazione, poi si avvista l'isola di San Miguel. Proprio in questo momento ricevo il radio che mi annuncia il fortunato ammaraggio dei 9 apparecchi di Pellegrini, a Horta. Il vento è fresco, ma per fortuna viene da nord. La visibilità è ottima e il mare, al largo dei ridossi, è mosso sino da quando abbiamo lasciato Fayal. Ma speriamo bene...

Ecco finalmente Ponta Delgada, piccola cittadina marittima tra macchie di verde che fanno capolino un po' dappertutto, fino ai margini dell'abitato. È imbandierata e festante. Ma ora dobbiamo pensare all'ammaraggio: lancio un radio-circolare agli apparecchi: « Signori piloti questo ammaraggio è il vostro esame di laurea stop Ricordatelo e siate calmi ». Sono le ultime raccomandazioni. Confermo l'autorizzazione di mantenere per tutta la giornata la gloriosa divisa del fascismo: so quanto gli atlantici ne siano fieri: « Gli ufficiali e il maresciallo Moretti sono autorizzati ad indossare alle Azzorre ed a Lisbona la camicia nera come a Cartwright ». Infine ordino i rifornimenti immediati.

Due giri sullo specchio d'acqua sul quale dobbiamo ammarare. Scenderemo verso terra, fuori dal brevissimo porticciuolo. Ecco: la manovra è delicata: si plana lenti sull'acqua sino a due metri, si sfrutta la velocità sino al limite. Passa un'onda: pochi giri di motore, poi giú! Ora tocchiamo l'acqua dolcemente e l'onda seguente ci alza sul suo dorso, ma non ci fa saltare. Ci togliamo dallo specchio e ci dirigiamo al nostro gavitello.

Anche Questa e Biseo hanno ammarato perfetta-

mente. Ritto sull'ala, seguo col binoccolo gli altri ammaraggi: tutti prudenti e belli. Finalmente anche il quindicesimo apparecchio è in acqua. Abbiamo cosí attraversato nuovamente l'oceano in 24. Stringo calorosamente la mano ai miei di bordo. Sono felice.

Sono le 19.20. I nostri idro hanno mantenuto una bella velocità: 233 chilometri all'ora.

Si avvicina una lancia con il tenente Donelli, comandante la base. È un ufficiale di Orbetello, che ha eseguito molto bene il cómpito fissatogli entro termini rigorosi di tempo.

Vediamo nel porto una nave-scuola argentina la *Sarmiento*, e una delle nostre baleniere che ormai non può piú uscire. La rada chiusa entro la diga del porto artificiale è stretta e tutta ingombra dagli apparecchi: la baleniera avrebbe dovuto dislocarsi sul nuovo tratto oceanico che ci attende domani: pazienza. Per gli ultimi 1500 chilometri rinunzieremo ai bollettini. Tanto, oggi sono stati incompleti... Ci si abitua all'ignoto.

Scendo a terra insieme con Longo, con Cagna e Pezzani. Urlano le sirene, le campane squillano, il popolo radunato intorno al porto acclama lungamente. Innumerevoli razzi crepitano in cielo: le artiglierie sparano a salve. Il Governatore è ad attenderci allo sbarco con tutte le autorità civili e militari. Un reparto di fanteria rende gli onori. Il Governatore mi rivolge un saluto in cui vibra tutta la vivacità della gente portoghese. La folla intorno continua ad addensarsi e mentre noi per la via principale attraversiamo la cittadina per rag-

giungere il palazzo del Governo civile, una pioggia di fiori cade da ogni parte, fa sotto i nostri piedi un meraviglioso tappeto. Quanti fiori! Questi buoni isolani debbono avere spogliato tutte le aiuole della città e i magnifici giardini che salgono in un'eterna primavera verso la montagna. Grida commoventi di entusiasmo ci salutano al passaggio: piú avanziamo e piú ricco diventa l'omaggio floreale. Anche la folla cresce di continuo. Domando al Governatore, un simpatico uomo sui quarant'anni:

— Tanta gente a Ponta Delgada?

— No — mi risponde sorridendo — ma oggi è qui tutta l'isola...

Ed è vero. Arriviamo al palazzo del Governo coperti di fiori. L'entusiasmo è semplice, sgorga dal cuore. Dobbiamo affacciarci piú volte al balcone. Mi ritiro a stilare un rapporto per il Duce e a scrivere qualche telegramma per la stampa. Li batto io stesso a macchina, ma è una pena: non sono un buon dattilografo. Mi aiuta Pezzani, come può. Ricevo un lungo cifrato. Decifriamo e rispondo: anche questa è una ginnastica alla quale siamo allenati.

Alle 23 locali andiamo a pranzo nella gran sala del palazzo. La mensa è imbandita sontuosamente: ci sono tutte le autorità. Il capitano del porto parla italiano. È stato per sei mesi a Genova: è simpaticissimo, come lo sono tutti questi nostri ospiti, cosí espansivi, cosí cordiali. Alle 0.30 essi mi pregano con insistenza di recarmi in un teatro dove siamo attesi. Non posso e non voglio rifiutare la cortesia. Quando arriviamo tutta la

sala scatta in piedi, l'applauso dura a lungo e riprende: sembra non finir piú. Si suonano inni: un facondo portoghese pronuncia un breve ma infiammato discorso di saluto e di omaggio all'Italia nuova, al Duce e a me.

Torniamo al palazzo. Sono morto di stanchezza: mi butto sul letto: non faccio neppure a tempo a svestirmi completamente, che il sonno mi prende.

Tre ore: poche per la mia stanchezza! Mi alzo all'alba con un terribile cerchio alla testa: debbo ricorrere alla minuscola farmacia portatile che, partendo, mia moglie mi ha messo nella valigia, e ne cavo fuori il tubetto dell'aspirina.

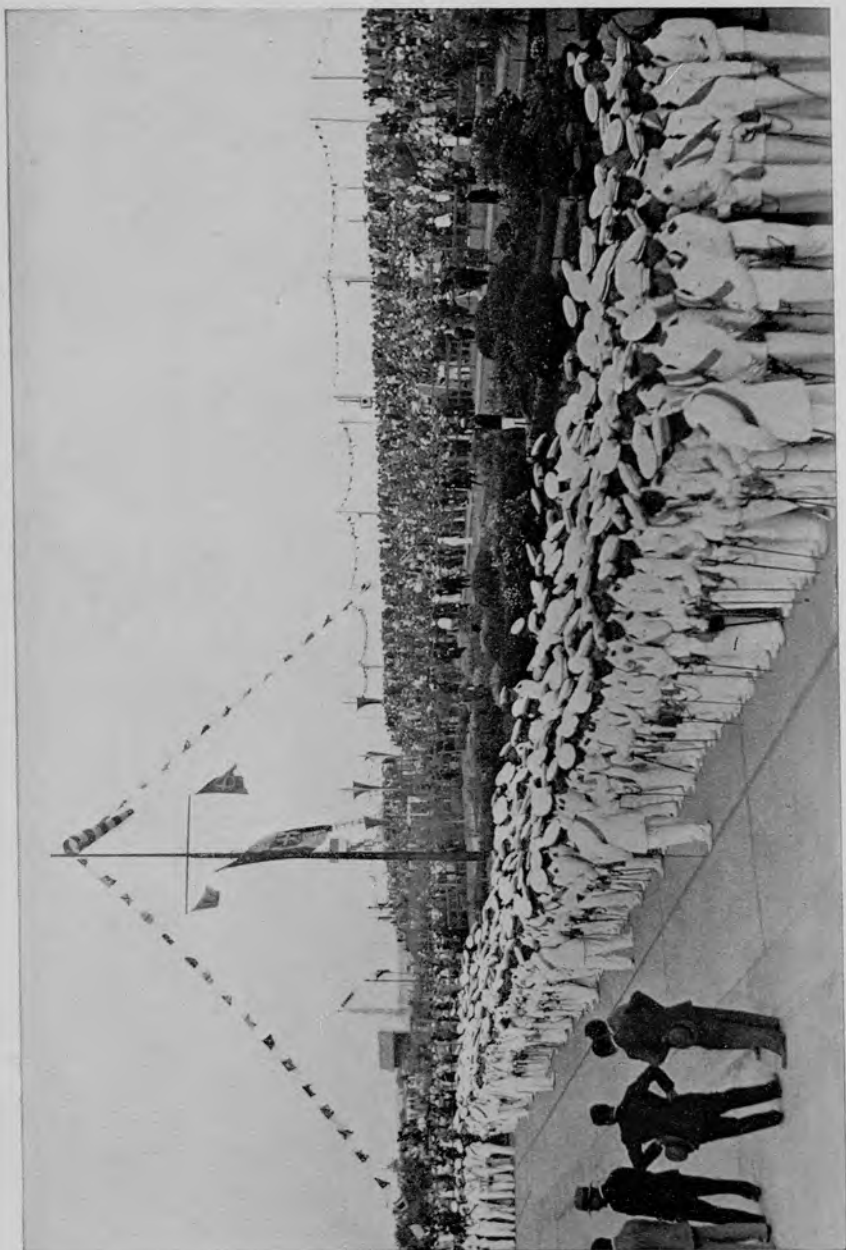
Mi sono accordato con Pellegrini perché parta alle 7 di Greenwich. Apprendo che il mare è abbastanza calmo anche ad Horta. A Ponta Delgada, alcuni densi nuvoloni si accavallano a sud della rada, preannunciando un temporale violento: bisogna scappare prima che quell'impegno preoccupante sia mantenuto.

Saluto i buoni isolani che da ieri sera stazionano sul porto, vigilando i nostri grandi idro; poi una lunga e calda stretta di mano al Governatore e alle autorità che lo circondano. Alle 6.50 mi imbarco. Con il portavoce stabilisco l'ordine di decollo: sarà fatto secondo la disposizione degli ancoraggi, per evitare manovre di rimorchio, che potrebbero riuscire pericolose nello strettissimo porto. Cosí decollano prima di me due squadriglie. La delicata operazione avviene in modo superbo: l'apparecchio prende velocità a ridosso della diga, poi fa una piccola corsa sul redan in mare aperto, quindi compare tra gli scafi e la superficie dell'ac-

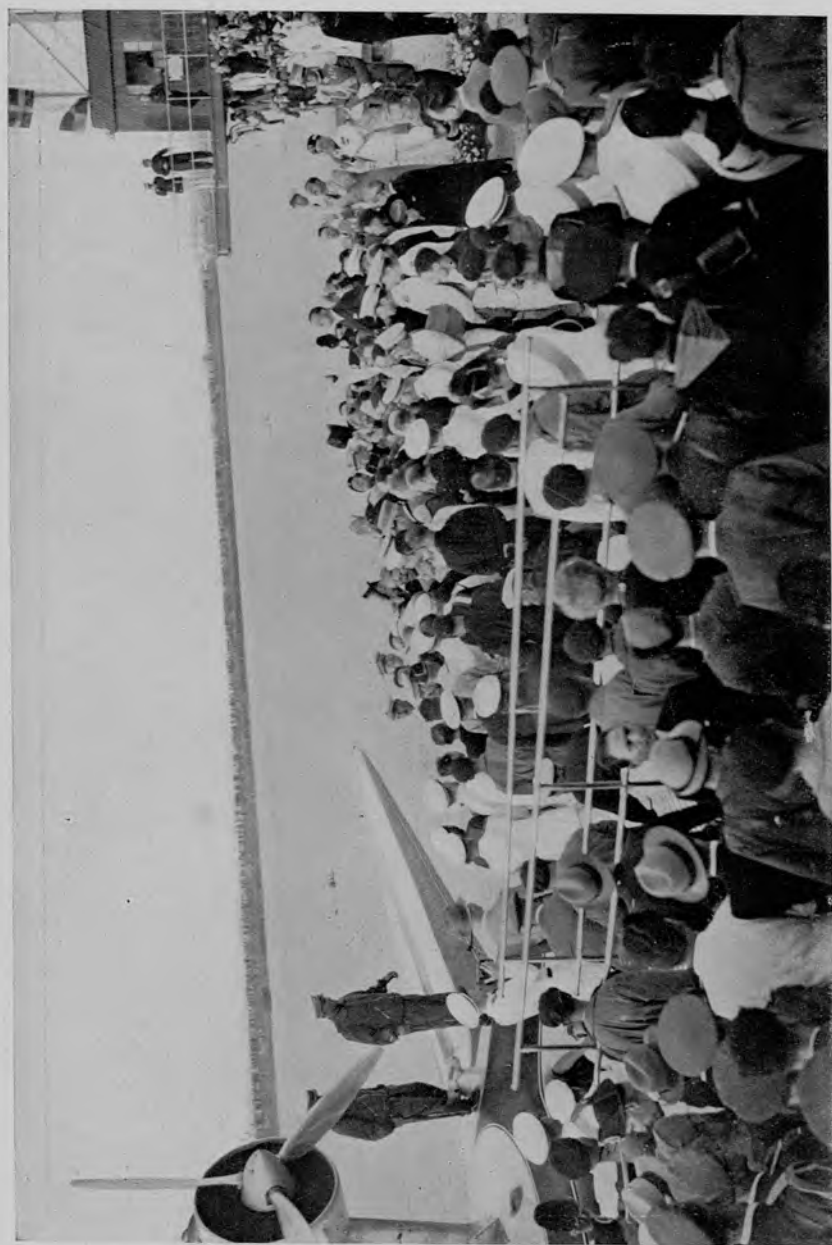
qua il primo spazio d'aria, delicata linea di azzurro.

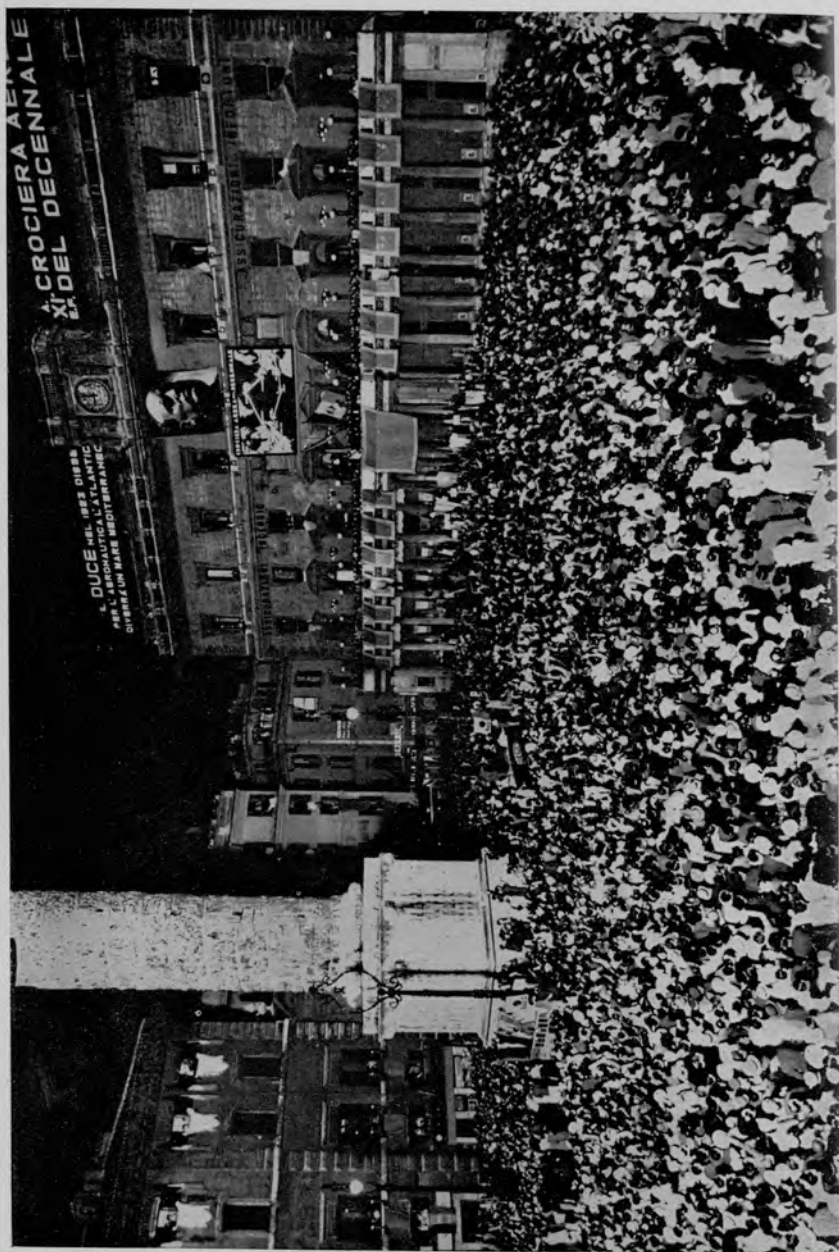
Però il decollo è duro, molto piú di quanto non sembri, questo è certo. Negli ultimi metri di corsa l'apparecchio incassa colpi: ma con molta attenzione la manovra può avvenire senza inconvenienti. L'apparecchio non ha che 2500 kg. di carico.

Ecco, ora sta alla squadriglia nera. Decolla per il primo Questa, poi decolliamo noi. Denti stretti ed occhi aperti. Il mal di capo mi è passato completamente. Una rapida corsa, poi un brusco distacco: siamo in aria. Compio un largo giro sul porto per dar modo alle squadriglie che hanno già decollato di mettersi al loro posto. Sorveglio uno per uno gli apparecchi mentre si lanciano sull'acqua sollevando due baffi di spuma bianca. Ma ecco un colpo al cuore! Un idrovolante appena fuori dalla diga alza una colonna d'acqua che me lo nasconde per un attimo: dopo due o tre secondi lo rivedo sul dorso, mentre tutt'intorno corrono battelli e motoscafi. Chi è? La radio di bordo batte rabbiosamente il picchiettante richiamo: passano cinque minuti cosí atroci, cosí lenti, che mi sembrano un secolo. Apprendo che si tratta dell' *I-Rani*; mi si aggiunge che il capitano Ranieri e i sergenti Cremaschi e Boveri sono contusi, mentre il tenente Squaglia è in preda a *choc* nervoso. Non do colpa a nessuno: ma un gran buio mi cala sugli occhi e sul cuore, un'onda di tristezza mi raggela. So bene che si tratta dell'attimo, imponderabile e fatale, ma alla porta di casa l'incidente non doveva avvenire. Il destino è ingiusto. Per fortuna, mi dico, non ci sono vittime umane. Però il sogno

33. Il Duce al Lido di Roma il 12 agosto per l'arrivo della squadra.

34. La folla al Lido di Roma.

35. L'arrivo della Squadra Atlantica al Lido di Roma la sera del 12 agosto.

36. Balbo sta per sbarcare al Lido di Roma accolto dal Duce, dai membri del Governo e da una folla innumerevole.

37. Il Duce con Balbo dopo lo sbarco.

38. **Piazza Colonna** a **Roma** la sera del 12 agosto.

38. Piazza Colonna a Roma la sera del 12 agosto.

39. La folla getta fiori al passaggio degli Atlantici in Via dell'Impero.

40. Le vedove di guerra salutano i trasvolatori.

tanto accarezzato, l'ambiziosa lusinga di portare i 24 apparecchi a Roma, unico premio che chiedevo al duro sacrificio, alla lotta incessante, allo sforzo compiuto, è ormai sfumato. Passano per la mente le ore di veglia, le lunghe attese, la scrupolosa prudenza dei dodici giorni di Shoal Harbour... E, come fantasmi, guizzano le nere previsioni, sempre ricacciate con gesto di sdegno, nell'angolo piú remoto del cuore.

Longo mi avverte che lo specchio d'acqua è ingombro dei rottami dell'apparecchio: è rimasta bloccata a Ponta Delgada la sua squadriglia, l'ultima, la verde, che chiude come sempre la formazione. Egli e i suoi sezionari non possono decollare. Gli ordino di far sgomberare lo specchio d'acqua, di consegnare i feriti al Governatore e al tenente Donelli, comandante della base, e di partire al piú presto.

Sono le 8,02. Il mare è leggermente mosso: qua e là nubi a 500 metri, sparpagliate dappertutto, messe lí per farci danzare per forza, in alleanza col vento, che spira da nord attraverso le forre e i picchi di San Miguel.

Superiamo le nubi ascendendole in veloce scalata sino a mille metri. Chiedo notizie di Pellegrini. Meno male: è in rotta con i suoi nove apparecchi. Siamo quindi in venti in volo: un apparecchio è perduto e tre sono rimasti a San Miguel. Ora che la situazione si delinea con una certa precisione, mando un lungo telegramma al Duce per spiegargli l'incidente.

Le nubi sparse si alzano: ma anche noi ci alziamo. È una corsa a chi arriva prima alla conquista del sereno:

alle 9.35 siamo a 2000, alle 10.58 a 2700: la spessa coltre sottostante si presenta ora al nostro sguardo come un etereo altipiano lattiginoso, inconsistente, chimerico. Ma non mi preoccupa piú. Voliamo sopra quel dorso gibboso di nubi in un cielo sereno. Ed ecco che il pensiero ritorna al suo punto fisso. Si direbbe che la condotta del volo durante tutta questa tappa accada per moti riflessi: sono un automa. « Avevamo promesso di arrivare in 24... » Questo è il motivo che mi rode il cervello. Eppure il cuore sembrava dirmelo, a Shoal Harbour, che sarebbe accaduto qualche cosa. Il giuoco delle lusinghe e delle disillusioni si alterna ininterrottamente. Ora mi passa per la mente la visione del mare calmo, dolcemente ondoso, che si spalancò davanti a noi, ieri sera, all'arrivo; ora la prima ingenua gioia, che mi ha tutto rallegrato stamane, quando sono giunto al porto e ho rivisto ancora la bonaccia. Tutti i timori erano scomparsi. Come era tranquillo... Invece l'onda lunga...

Ho finalmente notizie dell'ultima squadriglia, quella di Longo: ha decollato bene e si è messa in marcia dietro di noi.

E questo mare di nubi quando finirà? Strano destino: è proprio detto che sull'Atlantico io non debba veder l'acqua. Si potrebbe fare uno scherzo grottesco a coloro che vogliono ammirare l'oceano: indurli a percorrerlo in volo. Forse nell'anno duemila, quando la maggior parte dei viaggiatori traverserà l'Atlantico su veloci apparecchi, a 20.000 metri di quota, questo fenomeno diventerà un fatto ordinario.

Sono le 11.40: le nubi incominciano a rompersi. Ora si apre uno spettacolo stupendo sulla nostra destra. Mano a mano che ci avviciniamo cresce d'imponenza. È cosí nuovo e cosí strano che l'occhio non si sazia di guardare, la mente di chiedersi: ma che cos'è? Questa è una visione dell'al di là... Le nubi si spaccano: due enormi muraglie liscie a strapiombo, alte circa 2500 metri, formano una specie di vallone smisurato, largo non meno di dieci chilometri. In fondo, in un meraviglioso giuoco d'ombre, una superficie piana e oscura. È dunque terra? È l'Atlantide che risorge dagli abissi? Si resta estatici e sgomenti! No, no, è l'oceano. Se Dante avesse ammirato questa scena: altro che il cacume di Bismantova! Nessun paesaggio terrestre può dare un uguale senso di vertigine, questo prodigioso incubo, e poi tanta frenetica ebbrezza. Giú dunque, giú, tra le due scoscese pareti: entriamo nella valle mostruosa!

Planiamo. Il mare si avvicina sempre piú: ora è un sorriso lusinghiero che ci invita dall'abisso...

Ma noi dobbiamo andare oltre. L'apparecchio si avventa contro la muraglia irreale, la perfora, vi si perde dentro. Piú in là le nubi sono rotte.

Ma altre chimere ci aspettano. Questo viaggio, forse perché anche lo spirito è trasognato, sembra percorrere il regno della fantasia: ecco un isolotto che rassomiglia stranamente allo Stromboli, un cono liscio e dirupato col suo pennacchio di fumo che forse nasconde fiamme rigurgitanti: ecco, piú avanti, un enorme fungo, il cui ombrello par voglia invadere il cielo all'altezza di mille metri... Nubi: giuochi di bimbi: forse i fanciulli

dei mostri invisibili, che popolano questo infinito, scherzano con gli elementi...

Ancora un'immensa distesa di sereno: ma appena scompaiono dietro di noi le formazioni gigantesche delle nubi, il mare diventa di umor mutevole, si mette in rabbuffo improvviso col vento. Questo spira da nord-ovest: compare all'orizzonte una densa foschía. Alle 12.15 ci abbassiamo a cento metri per sorvolare un piroscafo da carico. Le onde sono abbastanza alte per negare ai nostri idro, in caso di bisogno, un ammaraggio di fortuna. Ma la mia gente non ha novità: i motori funzionano alla perfezione. Soltanto la temperatura, che segna di solito 70 gradi, sale agli 80. Non ha importanza. Il motore sopporta questo ed altro. D'altra parte la temperatura esterna è aumentata: invece dei maglioni di lana che indossavamo nelle scorse giornate, oggi abbiamo addosso soltanto la camicia nera e le mutandine da bagno.

I nostri radiatori hanno fatto un prodigio: abbiamo ancora l'acqua di Orbetello.

Incomincio invece a preoccuparmi della deriva. Che vento avevamo in quota? Nessuna baleniera per rilevarci in questi 1500 chilometri: una è a nord e l'altra è bloccata a Ponta Delgada: l'Atlantico è sgombro. Chiamiamo Lisbona. Lisbona non risponde. Piccola correzione di 10° alla bussola: correzione di "sensibilità" poi calcoliamo la deriva attuale. Passano 50 minuti: sono le 13.51 e avvistiamo un piroscafo. — Dobbiamo chiamarlo per rilevarci? — mi chiede Cagna. Domando a che punto si trova la riserva di benzina e

mi si risponde che ne abbiamo ancora 300 chili: un'ora e mezza di volo: non è decoroso rilevarci su un piroscafo straniero. Do l'ordine di insistere nell'appello alla stazione della nostra base di Lisbona. Ancora invano. Passano dieci minuti: ma che cos'è quella striscia sul mare? Certo la costa. Mentre la mostro a Cagna, Lisbona risponde. Siamo arrivati su terra in rotta perfetta sulla foce del Tago.

Poco dopo si scopre la prima distesa della capitale del Portogallo. Invio al Duce la buona notizia che la seconda traversata atlantica della Crociera è compiuta anche nella sua ultima parte.

« Ora 14.15 avvisto Lisbona stop. Gli ottomila chilometri di traversate oceaniche della Crociera sono compiuti nel nome vostro e dell'Italia stop Generale Balbo. »

Tagliamo su terra e arriviamo sulla città alle 14.23.

Compiamo un largo giro di saluto su Lisbona, che degrada dai colli distesi a terrazza verso la grande linea del Tago, con cascatelle di case e strade pittoresche, tra tappeti di vegetazione lussureggiante. Tutto splende sul magnifico paese irraggiato dal sole. Un po' Lisbona ci ricorda la nostra vecchia Genova. La folla si è distribuita in due grandi ammassamenti: una parte si addensa in alto, sulle colline di Almeida e di Acisilkas, sull'altra riva del fiume: una parte si è radunata al vecchio largo del Tereo do Paco, oggi Piazza del Commercio che è il polmone marino di Lisbona: da questi punti panoramici si abbraccia tutta la baia di Alfeite, dove ammareremo. Sei idro portoghesi vengono incontro alla nostra squadra e ci accompagnano all'estuario.

Ammariamo lungo la linea dei gavitelli. Dopo pochi minuti abbraccio il generale Valle, mio capo di Stato Maggiore, venuto da Valentia per incontrarci. Assisto con lui all'ammaraggio dei miei undici apparecchi e dopo poco dei nove di Pellegrini, mentre tuonano salve di artiglieria. Una squadriglia di «Junkers» continua a compiere sul cielo brillanti evoluzioni.

Davanti a me si stende la luminosa città di Lisbona. Io la conosco. Vi sono passato anche nello scorso capodanno. Era allora a ricevermi l'ammiraglio Cago Coutigno, il grande trasvolatore, che per il primo traversò l'Atlantico. Ora è in Africa. Caro vecchio e valoroso camerata! Aveva ragione quando mi telegrafava in giugno, prima di lasciare il Portogallo, che gli doleva di non poter essere a Lisbona al ritorno della mia Crociera. E dire che non avrei mai creduto, allora, di dover passare per le Azzorre!

Viene incontro all'apparecchio, sopra un veloce motoscafo della regia nave *Giasone*, un gruppo di autorità italiane e portoghesi. Ormai l'ammaraggio è compiuto e dopo essermi assicurato dei rifornimenti, che debbono esser fatti subito, perché domani vogliamo partire, posso prender posto nella motolancia dove trovo il Ministro d'Italia a Lisbona, Tozzi, gli addetti militare e navale e il comandante del *Giasone* e recarmi alla banchina dove mi attendono il ministro portoghese della guerra, maggiore Alberto de Oliveira, il ministro della Marina, Mesquita Guimaraes, e molti altri personaggi. Caldi saluti, complimenti, rallegramenti, applausi, urlo di folla. I fascisti italiani gridano con

particolare veemenza il loro benvenuto. Le trombe della guardia d'onore suonano l'attenti. Davanti a me sono schierate truppe del quinto reggimento cacciatori. Le passo in rivista mentre si alzano al cielo le note della marcia reale e dell'inno portoghese. Le campane delle cento chiese di Lisbona suonano a stormo.

Mentre assisto alla sfilata delle truppe il ministro della Marina mi presenta le sue condoglianze. « Perché condoglianze? » Egli mi porge un radio: Squaglia è morto!

Una grande ombra scende ancora sui miei occhi e mi nasconde uomini e cose. È un momento di acuto dolore. Ma di che cosa, gran Dio, di che cosa è morto, se non aveva nessuna lesione?

Mi congedo in fretta da tutti e scappo all'albergo. Un altro morto! Non bastava Quintavalle? E Squaglia era cosí bravo e buono e mite!

Mi sfogo con Cagna, con Longo e piú tardi con Pellegrini, che non ha neppure il tempo di farmi la relazione della tappa di Horta. Sospendo tutte le cerimonie che ci hanno preparato i portoghesi per oggi ed eventualmente per domani, e rinvio la partenza, dopo essermi accordato con Roma, al 12 mattina. Piú tardi telefona il generale Piccio da Marsiglia: mi dice delle grandi feste preparate colà per noi. Impossibile passare per Berre. Era una tappa prevista per il percorso dell'Irlanda. Ora è fuori rotta e c'è, in piú, l'incidente Squaglia.

Alle 20 tutti gli apparecchi sono riforniti e pronti per l'ultima tappa. Passo il resto della giornata a scrivere telegrammi e rapporti: pranzo in fretta, poi esco con

l'ambasciatore Guariglia arrivato da Madrid, e passeggio a piedi, per le vie più deserte di Lisbona, sfuggendo studiosamente la curiosità del pubblico. Piú tardi ricevo all'albergo una telefonata di mia moglie e dei miei bimbi, che mi augurano la buona notte. L'interna tensione si stende, scende la pace sul cuore.

Ma un'altra parola mi giunge: una parola che mi conforta dopo tutte le amarezze odierne: è il Duce:

« Un abbraccio per il tuo volo bellissimo Terranova Lisbona stop Incidente stamani non est grave et dimostra che la sosta delle Azzorre aveva le sue incognite stop Mussolini. »

All'indomani consegno le aquile atlantiche ai piloti e i distintivi atlantici agli specialisti. Valle mi ha portato il pacco prezioso e io voglio decorare il petto dei miei uomini dinanzi all'Atlantico.

In un cortiletto dell'albergo si svolge la breve cerimonia, che ha un carattere strettamente militare ed è perciò improntata ad un'assoluta semplicità. Gli equipaggi della squadra si schierano davanti a me. Rivolgo loro poche parole: « Nel momento in cui stiamo per compiere l'ultima tappa del nostro *raid* saluto la Patria, il Re e il Duce. Noi andiamo verso Roma. È inutile ricordare a un italiano ciò che Roma significa. La nostra Crociera ha portato molto in alto i colori d'Italia. Questa impresa potrà anche essere superata da altri, ma molto piú facilmente da noi stessi ».

Lancio un grido: « Per la Patria, per il Re per il Duce».

Con una sol voce gli equipaggi rispondono: « A Noi ».

Consegno quindi a tutti i membri degli equipaggi,

che per la prima volta hanno trasvolato l'Atlantico, il distintivo di aviatore « transoceanico ». Poi abbraccio uno per uno i miei camerati. In quella stretta è il pegno d'onore per le battaglie che attenderanno domani i miei aquilotti.

Nel pomeriggio mi reco a rendere omaggio al Presidente della Repubblica, generale Carmona, che già conosco. Egli mi fa un'accoglienza festosa. Non risparmia parole di ammirazione per l'impresa e mi incarica di portare i suoi omaggi al Re e al Duce.

Ancora un giorno di sosta. Il sogno di Roma comincia ad essere vissuto nello spasimo di un'attesa febbrile.

Capitolo XIV

IL PREMIO DELLA PATRIA

Spunta la primissima alba del 12 agosto. Bisogna decollare avanti che sorga il sole, per essere a Roma nell'avanzato pomeriggio. Perderemo nel viaggio un'ora di luce e la tappa è di 2300 km.: una delle più lunghe. Sino a Gibilterra si prevedono venti contrari e anche questa è una ragione per anticipare la partenza.

Alle 5 di Greenwich sono sulla banchina e passo sopra il *Giasone* a salutare i marinai d' Italia, che mi offrono in dono tre piccole caravelle portoghesi. Sono le vestigia degli antichi navigatori che ci hanno preceduto sulla via dell'oceano. Ringrazio con effusione. Saluto tutti al grido di viva l'Italia. Vogliono che io beva: accetto: ma un bicchier d'acqua. Vado ad imbarcarmi sul mio apparecchio.

Alle 6 di Greenwich, il cielo è ancora buio. Dobbiamo attendere il sole perché il decollo non è facile: bisogna effettuarlo verso la città per avere il vento in prua.

Alle 7.10 siamo in aria ed eseguo alcuni giri su Lisbona. Alle 7.25 mi metto in rotta.

Poco dopo mando un radio-circolare per abbandonare finalmente l'ora di Greenwich per quella di Roma.

Le squadriglie mi seguono in formazione perfetta.

Il viaggio sino a Gibilterra è contrastato da un forte vento contrario. Ma la navigazione ci permette di raggiungere Capo San Vincenzo sotto un cielo sereno; di qui poi troviamo nubi basse e folate di nebbia, entro le quali penetriamo tranquillamente. Sono banchi poco spessi, sfrangiati e brevi. Bisogna pur rispondere all'ultimo saluto della nebbia atlantica! È la piú fedele tra le nostre compagne. Si vede che le rincresce di abbandonarci. Voliamo a 100 metri e fa molto caldo. Il mare sotto di noi è agitato: passa una lunga teoria di piroscafi: si può dire che ne incontriamo uno ogni cinque minuti. Che differenza dalle deserte distese dell'oceano sorvolato! In compenso le navi ballano molto sulle onde corrucciate. Anche la nostra marcia procede lenta. Traversiamo Punta Europa alle 10.20. Abbiamo fatto una media di 177 km. all'ora invece di 220! Incomincio a spaventarmi. Si rischia, di questo passo, di arrivare di notte a Roma!

Anche la temperatura esterna è alta. Ordino di salire a 1000 metri. La temperatura dell'aria è a 28 gradi e quella dell'acqua e dell'olio rispettivamente 88 e 93: siamo vicini al limite: ma non per questo allenteremo la nostra corsa sul Mediterraneo, di cui scorgiamo le ardue porte scogliose, dirupate, erte sul cielo: Gibilterra.

Di là dal segmento di roccia ove si annidano i cannoni inglesi, riprendiamo lentamente la nostra scalata verso piú alta quota. Il mare si calma ma l'orizzonte è chiuso dalla foschía. Lancio agli Atlantici, mentre il grosso della squadra sta valicando lo stretto, un mes-

saggio di saluto. L'oceano è dietro le nostre spalle. Le ali italiane l'hanno sorvolato tre volte: ora conoscono la via: altri camerati, e forse noi stessi, domata ormai la sfinge, potremo domani, con maggior sicurezza, lanciarci verso gli spazi marini: l'ardimento dell'ala italiana non conosce ormai sul globo, limiti di sorta.

Alle 11.35 sono sul traverso di punta del Satinal: la temperatura è salita a 30 gradi! E non si può cabrare che lentamente, perché l'acqua continua gradualmente ad ascendere sulla scala del termometro. Alle 11.49 siamo a duemila metri al traverso di Capo de Gata, brullo, arido, come un grumo di terra maledetta. La temperatura finalmente scende a 23 gradi. Tutti i miei uomini si lamentano sui vari apparecchi e temono qualche guaio. Ma Pezzani li rassicura con alcuni radio animatori: non preoccupatevi, non succederà nulla! A mezzogiorno Pellegrini mi chiede il permesso di ammarare a Los Alcazares per surriscaldamento dell'acqua. Gli rispondo acconsentendo, se proprio non può continuare, ma lo invito a resistere, avvertendolo che anch'io mi trovo in condizioni analoghe: c'è Roma che attende... Il generale piega su Carthagena, ma al momento di planare, prosegue. Ne ero sicuro! Pellegrini è in cielo il generale piú ardito e sicuro che ho incontrato.

Abbiamo tanto sospirato il Mediterraneo: ora che l'abbiamo raggiunto ci fa troppo soffrire. Arrivano ancora dispacci alla mia radio di bordo: « Non riusciamo a seguirla, Eccellenza! »

Capisco benissimo la battaglia che si combatte nel

cuore della mia gente: tutti sanno che non arrivare a Roma stasera, significa essere esclusi dal premio e riducono i motori per abbassare la temperatura dell'acqua. Cosí perdono velocità. Ma io non cedo. So che alle 18 il Duce sarà al Lido di Roma e voglio essere puntuale. Ormai non guardo piú i manometri della temperatura dell'olio e dell'acqua. Pezzani è del mio parere e Capannini, il mago del motore, che ho interrogato, mi assicura che i motori terranno. Poiché sono tutti uguali, se terranno i miei, terranno anche gli altri.

Sorvoliamo luoghi a noi familiari per i voli compiuti nelle precedenti Crociere. Ogni terra ci richiama un nome e un ricordo.

Alle 12.35 siamo al traverso di capo Palos: ecco le immagini della Crociera precedente! Appena tre anni fa, una notte, partimmo da Carthagena in volo di allenamento con i dodici apparecchi della prima squadra atlantica e a 50 miglia da capo Palos, sulla rotta di Algeri, Valle ebbe una panne e lo credetti perduto per lunghe ore. Rivivo adesso quel tormento. Invece riuscí ad ammarare e fu poi ritrovato da un piroscafo greco che lo prese a rimorchio. Quella notte io avevo a bordo il tenente spagnolo Collar, che insieme con Barbaran ha fatto quest'anno un magnifico volo da Siviglia a Cuba sopra un apparecchio terrestre: povero caro camerata! Dopo la vittoria, si è perduto col suo compagno al Messico.

Siamo in prossimità delle Baleari. Già avanzano verso di noi, nell'illusione della nostra marcia veloce, le cime delle belle isole, gioielli entro lo scrigno del mare.

Alle 13.17 avvisto Iviza: alle 14.15 Cabrera. Come è luminosa oggi Cabrera, e come era cupa il 17 novembre 1930, durante la prima tappa della prima Crociera atlantica! Ecco laggiú Puerto de Campos, dove trovammo rifugio al ciclone imperversante: una furia di mare e di cielo che mai avevo visto fino allora e forse mai piú vedrò uguale nella vita! Parlo a cenni col mio compagno, fissando i punti a noi noti. Ricordi Cagna? Forse il vecchio *dueño* dell'osteria di Puerto de Campos che ci ospitò per due giorni, don Damian, segue di laggiú il nostro volo... E, naturalmente, quale intercalare, imprecherà contro la moglie, come fa dal mattino alla sera.

Il volo continua monotono. Siamo in mare aperto e ci rimarremo per quasi due ore. Con la foschía che ci circonda non si può pilotare con la testa fuori, cioè guardando l'orizzonte. Cagna mi avverte che tengo l'apparecchio a sghimbescio. Bisogna guardare gli strumenti. Forse effetto della stanchezza, forse un fenomeno di allentamento nervoso, tra queste due immensità uguali. Ma un pensiero galvanizza le forze depresse: tra poche ore: Roma! Il fascino di questo nome! L'impresa conclusa, la Patria, il Duce, i miei bimbi!

Avanti ancora, nel caldo torrido. I motori rombano implacabili: sembrano innestati dentro il cervello: dànno qualche allucinazione.

Finalmente, alle 16, avvisto la Sardegna. Mando un radio alla squadra: « Camerati, quella terra che si profila all'orizzonte è la Patria, che abbiamo salutata sulle Alpi quarantadue giorni fa... »

La Sardegna prende forma: ecco l'Asinara. L'isola dalla triste fama, è affondata entro preziosi merletti di spuma marina. Sulla costa, poiché le squadriglie sono molto scaglionate, compio una piccola diversione e passo sopra Sassari, la città della brigata eroica. La Patria accende fantasmi nel cuore: che cosa sono le fatiche passate di fronte alla gioia di oggi? Un nulla.

Proseguo sulla costa selvaggia e alle 17.01 passo fra la Maddalena e Caprera. Col binoccolo vedo la tomba dell'Eroe. Saluto dell'anima.

Ecco il Tirreno, il mare di casa! Incominciamo a scendere lentamente. La temperatura dell'aria esterna è sempre superiore ai 20 gradi: il termometro è implacabile. Mi metto a 50 metri sull'acqua. Invio un radio-circolare: «Ho ridotto a 1400 giri stop Farsi sotto». Alle 17.50 avvistiamo la costa, un baluginare di terra estremamente pallida, ai limiti dell'orizzonte. Debbo aspettare la squadra. Incomincio a girare a larghi anelli sul mare. Lunghissima snervante attesa! Nessuna mi è parsa eterna come questa, in prossimità della mèta finale.

La mia radio lavora...

Ecco la seconda squadriglia, la terza, la quarta... Alle 18.20, come una gran chioccia che faccia la ruota, il mio apparecchio ha radunato intorno a sé, sul cielo che già perde la violenza delle sue tinte, l'intiera formazione. Avanti dunque, verso il Lido di Roma.

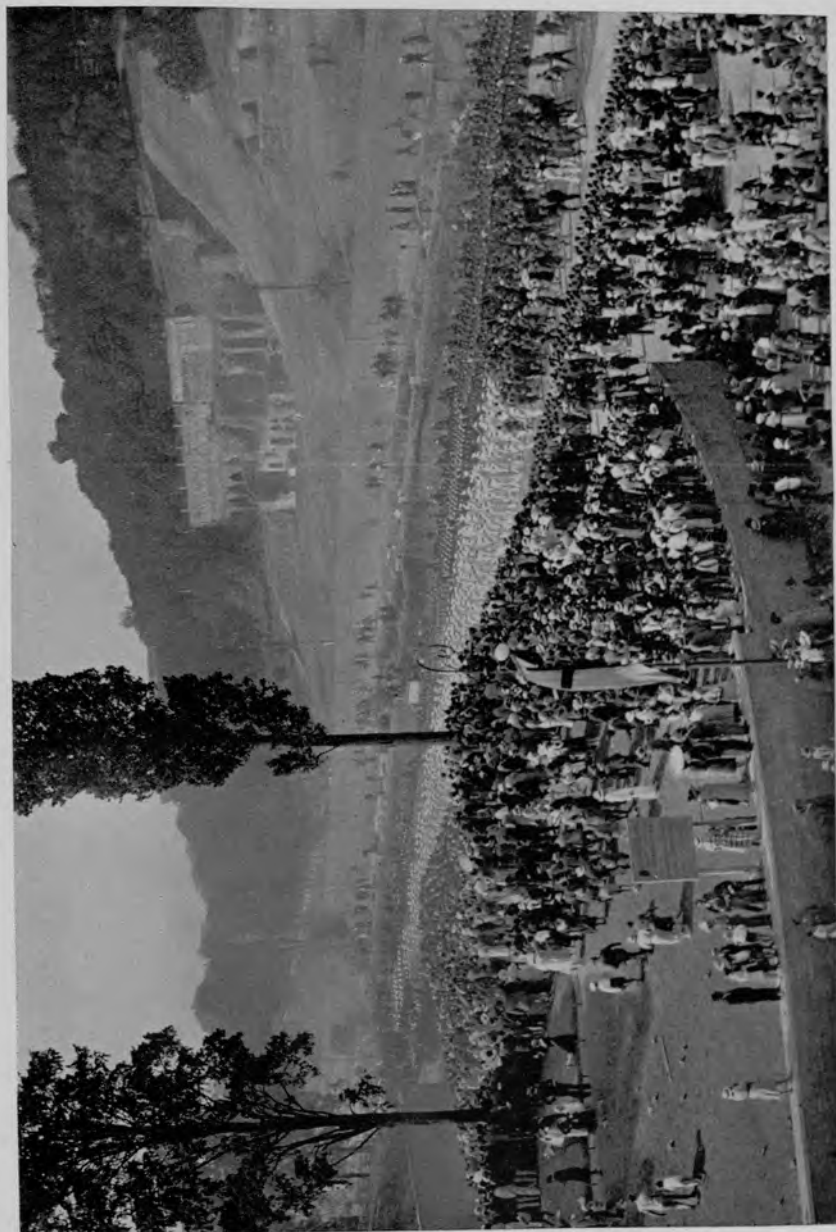
Vercelloni è quasi senz'olio, ma non gli concedo di ammarare, sarà il primo a scendere sul Tevere. Non qui.

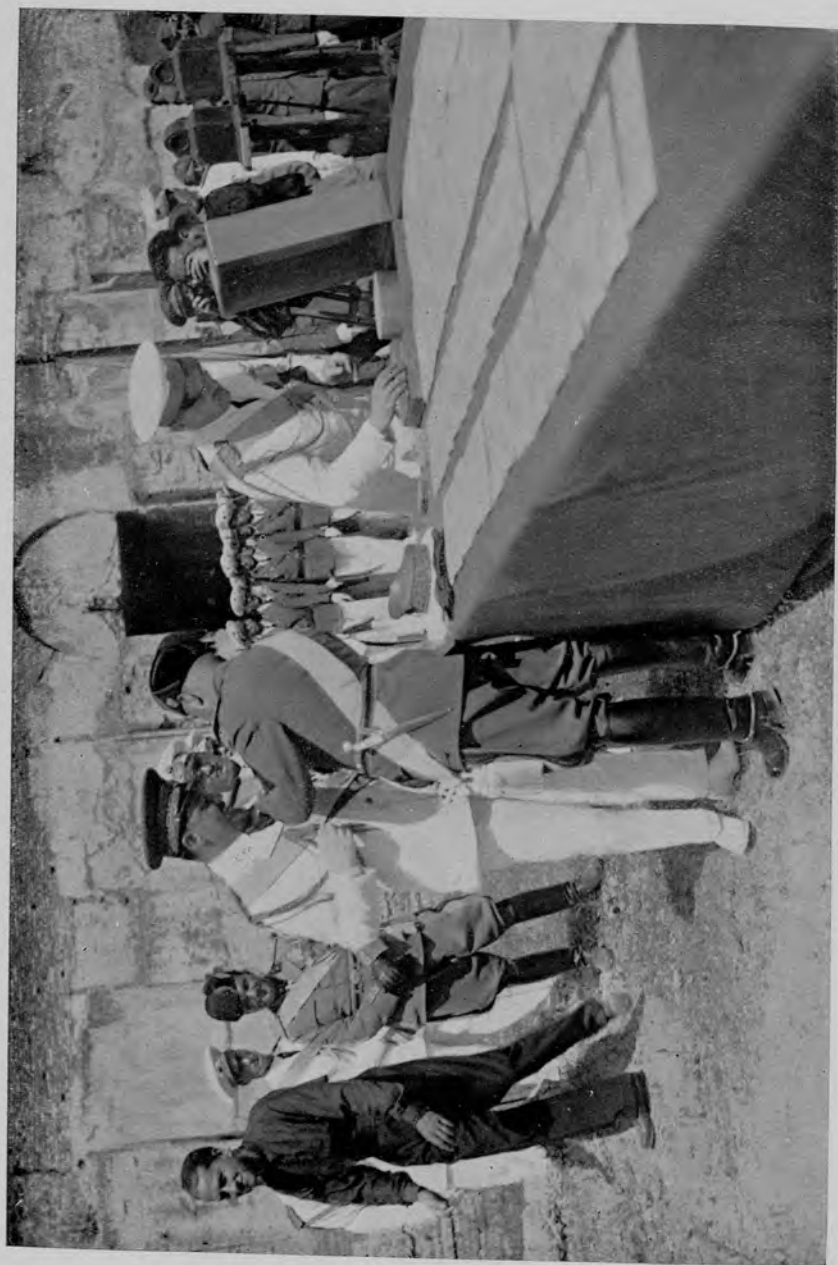
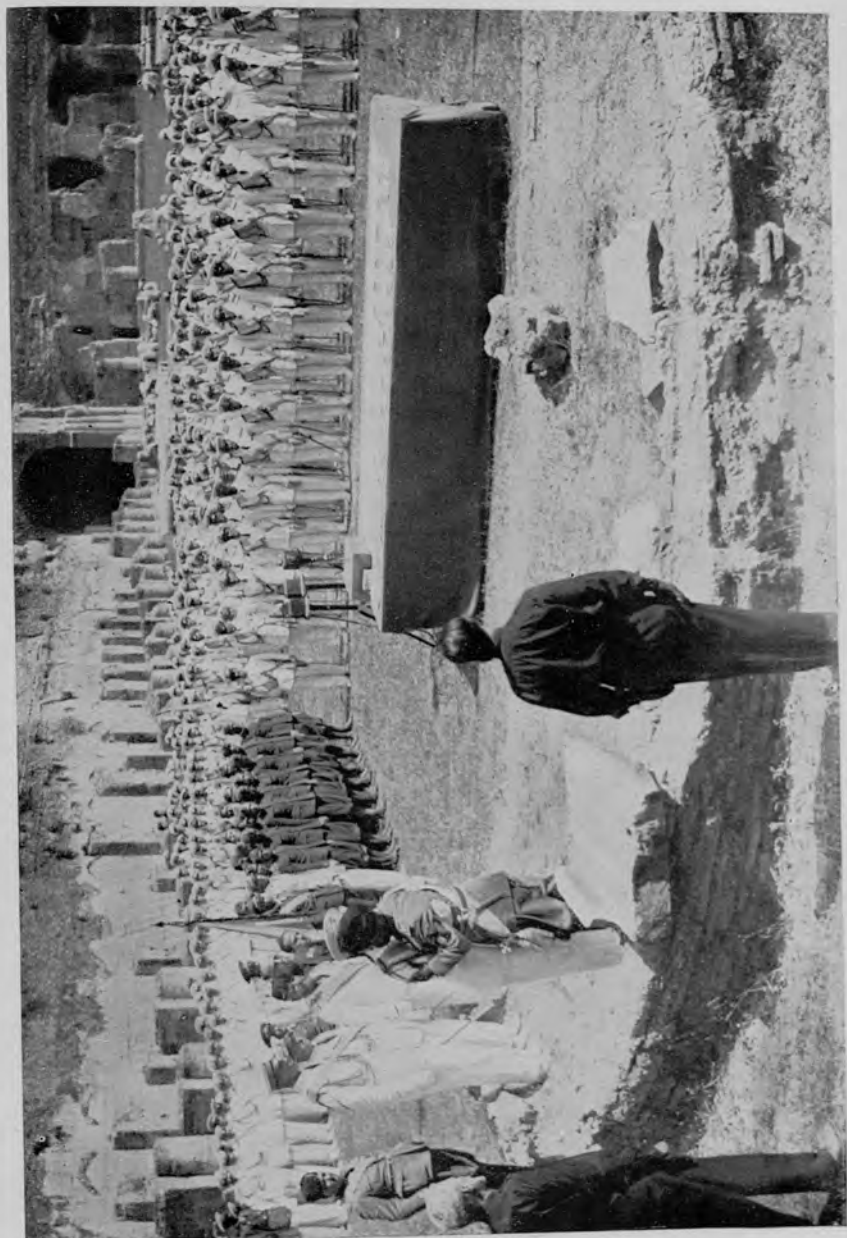
Ora tutti i triangoli argentei sono dietro di me, in una

scala progressiva, gli ultimi appena appena distinti sul cielo pallido, librati in aria come immobili, piccole linee che incidono il cielo marino d'Italia. Già il sole è vicino alla linea dell'orizzonte e un immenso drappo d'oro inonda da occidente, come un incendio spettacoloso, la gran volta concava che si chiude sulle acque distese e sulle terre prospicienti. La foce del Tevere, sulla sinistra, finisce a uncino, con banchi di sabbia dorata, che sembrano chiudere al fiume la sospirata mèta: l'altro gancio di terra sulla destra, è rotto dall'impetuosa corrente, che distende in mare un ventaglio giallastro, nel quale si sciolgono le ultime collere dell'onda dolce, per placarsi nella gran calma infinita del mare. Piú su, all'altra estremità del rombo di terra, è un promontorio che si allunga in mare come una mano aperta e sopra si erge la colonna sottile del faro, l'occhio di Roma sul mare.

Sulla sponda sinistra, tra grumi di terra rossastra, qua e là intramezzata da ruvidi tappeti d'erba, con vie lunghe e diritte che ne tagliano la crosta scabra e portano lontano — verso l'Urbe invisibile, tra larghi spiazzi bianchi dove il sole invia i suoi raggi obliqui, allungando smisuratamente le ombre — è la grande volta dell'hangar centrale, le piccole costruzioni a terrazzo, le villette minuscole, le tettoie, i giardini, i riquadri erbosi del Lido. Passiamo a 40 metri di quota e a 270 km. di velocità, infilando il corso del fiume.

Subito scorgiamo al di là dello stretto estuario, il prodigioso panorama del popolo esultante, che copre di mille punti neri le due rive, si accalca sulle scalinate

41. Sotto l'arco di Costantino.

42. Sulla Via dei Trionfi.

43. Gli Atlantici si recano sul Palatino.

44. Il Duce offre il berretto di Maresciallo al generale Balbo e gli appunta la nuova aquila atlantica.

45. L'abbraccio del Duce a Balbo sul Palatino.

48. Il Maresciallo Balbo alla presenza del **Re** dichiara sciolta la Seconda Squadra Atlantica.

delle tribune, rigurgita da ogni parte, mare di gente straripante sui verdi prati di Fiumicino e sulla sponda opposta, convergente verso un piccolo ponte, eretto davanti all'edificio della Società Aerea Mediterranea, sopra il quale io immagino la maschia figura del Duce. Dietro quella duplice catena di popolo, un panorama di migliaia e migliaia di automobili, allineate in grandi parchi improvvisati.

L'occhio spazia sulla terra tanto agognata, riprende contatto con i luoghi che gli sono familiari, le case, le strade, certe macchie d'alberi, la linea lunga dell'isola sacra, la campagna distesa al bacio del sole morente. È l'ora che i poeti dissero della nostalgia, l'ora che punge il cuore del navigante, l'ora che piú rassomiglia a quelle che abbiam visto in sogno. Dopo tanto errare sopra mari e terre straniere, ecco dunque l'Italia benedetta, la piú bella e la piú cara, il gioiello del mondo. E laggiú, fra quella turba innumerevole, i visi amati, le nostre donne e i nostri bambini. Tra poco potremo sciogliere l'onda del cuore che abbiamo tanto trattenuta, affinché non turbasse, la volontà irrigidita.

Ora i motori cantano sulle nostre teste una specie di inno trionfale. Disse un giorno il Duce, al ritorno da un'altra Crociera: « Avete compiuto un'opera d'arte ». Anche ora si salda l'anello del destino, meraviglioso gioiello. Ogni pena antica fugge col vento, distrutta dal battito delle eliche, fugge lontano sul vasto mare, a ritrovare i banchi tenebrosi della nebbia, gli scrosci improvvisi della pioggia che porta la notte in pieno giorno, le acque livide che paiono spalancare la voragine delle

bocche mostruose per ingoiarci; laggiú le ire del vento che scuotono le nervature delle ali e ne piegano con un lagno sordo le elastiche strutture; le coste desolate e sinistre su cui il piede dell'uomo non ha ancora stampato la sua orma; le mostruose montagne di ghiaccio dalle creste irte e dagli spigoli taglienti, abbandonate alla deriva; i cieli pallidi del nord, che hanno la misteriosa angoscia dell'oltretomba; l'immenso oceano su cui anche la morte è una lusinga... Tutto è svanito: il sogno di un sogno! Non c'è ormai dentro di noi che una gioia trepida, quasi sgomenta; uno struggimento di amore per la Patria che Iddio ci concede di rivedere, quell'estasi nella quale si confondono i sentimenti piú elementari, quando dopo una lunga assenza si rivede la madre, che tutto sa e tutto comprende.

Ecco che le nostre ali coprono con un aereo abbraccio la folla sottostante e fuggono seguendo il nastro biondo del fiume, incalzate da altre bianche ali distese. Arriviamo sino alla stazione radio: poi giriamo sopra la multicolore geometria della terra e delle acque, mentre di nuovo ricompare davanti a noi l'azzurra distesa del mare, che nel volteggio sembra alzarsi di sghimbescio sulla nostra testa e invadere una gran parte di cielo.

Non sentiamo — nella orchestra dei quarantasei motori che percuotono con un battito furioso il tramonto — alcun altro suono: ma non ci sfugge, anzi ci pare di udire, l'urlo della folla acclamante: l'indoviniamo dall'impeto con cui le teste si volgono in alto, poi piegano insieme: lo intuiamo dalle mani che si agi-

tano, dai brividi improvvisi che paiono percorrere la moltitudine. E vediamo dovunque bandiere e bandiere. I colori della Patria fanno un circuito vertiginoso intorno a noi, mentre volteggiamo per la manovra dell'ammaraggio. Anch'essi, cosí vivaci, sembrano comporre una loro musica a festa: guizzano sulle teste come un'onda miracolosamente cangiante: si confondono coi toni chiari dei vestiti femminili: ravvivano la macchia scura degli uomini: dànno realtà al paesaggio.

Ma ecco che ormai, ridiscendiamo sempre piú bassi, in direzione della foce del fiume. Sorvoliamo le chiome verdi dell'isola sacra, allunghiamo il volo a fior d'acqua verso il cuore della moltitudine, nell'incanto di un silenzio improvviso dei motori che appena appena borbottano, per dirci che sono ancora svegli: sfioriamo l'acqua gialla: e appena un urto, uno slittamento dolce, un combaciare dei duri scafi alla molle superficie: la corsa continua fra le spume bianche che vaniscono in gocciole d'argento. I motori riprendono: ancora una corsa sull'acqua, verso il gavitello, presso la riva che la folla interminabilmente punteggia come una siepe vivente. Togliamo i motori. Musiche, ovazioni, grida.

Un motoscafo mi viene incontro. Ma non è necessario perché l'apparecchio, scivolando leggero e rapido sull'acqua, è già presso la banchina e la manovra dell'ormeggio si compie in un baleno. Mi si porge la giubba della combinazione e il berretto. Salto dalla cabina di pilotaggio sull'ala sinistra.

Scorgo il Duce, in camicia nera, col viso tutto in luce.

Alzo il braccio e mi irrigidisco nel saluto romano. Quindi con un gran salto sono a terra innanzi al Capo, mentre tutta la scena intorno a me, con i suoi rombi di motore, l'urlo della folla, lo sventolio delle bandiere, prende l'aspetto di apoteosi. Con un movimento rapido e quasi improvviso, senza parola, il Duce mi avvicina a sé, mi stringe al petto, mi abbraccia e mi bacia due volte affettuosamente. In questo gesto egli tutto mi dice ed io tutto gli dico. Per qualche istante restiamo entrambi muti. Poi il Duce, con un lampo di fraterna gaiezza negli occhi, si rallegra con me, con i miei uomini, mi riempie di orgoglio e di gioia con parole di alto elogio che squillano nel mio cuore come inni di vittoria. È il premio ambíto, il solo che attendesse la mia fede di soldato, che si è alimentata di continuo con la fede del Capo. Mi dice che ci attende l'Arco di Costantino, la via imperiale, che vide il ritorno delle legioni di Roma, il Palatino eccelso.

— Questo è troppo per noi! — soggiungo confuso.

— No — dice il Duce — la Patria ve lo deve.

— Ma questo Tuo abbraccio ripaga ogni nostro merito...

Il Duce sorride. Poi il discorso diventa scherzoso, sul mio aspetto di vigore e di forza, sul viso abbronzato, sul prodigio di giovinezza dei miei uomini, che escono aitanti e freschi dalla lunga cura di sole, di aria e di acqua oceanica. Ad uno ad uno questi scendono dagli apparecchi, mentre continua la impeccabile manovra dell'ammaraggio e dell'ormeggio, delle ultime squadriglie, che il Duce segue insieme con me, con crescente sod-

disfazione. Gli Atlantici balzano sulla riva, corrono a salutare i parenti radunati nella vicina tribuna, con abbracci rapidi ma struggenti: poi, con la medesima velocità, prendono il loro posto nel gruppo, che sarà tra breve passato in rivista dal Duce.

Intorno a noi continua l'applauso e l'urlo della folla che riconosce al passaggio ogni apparecchio e ripete i nomi degli equipaggi. Suonano gli inni di « Giovinezza », la Marcia Reale, le mie care canzoni della guerra. Nella luce del tramonto, gli idro giganteschi, dopo tanto errare per i cieli del mondo, trovano finalmente la loro pace, uno specchio d'acqua che li dondola dolcemente: una specie di nido natío.

Il Duce mi dice che lí vicino, sulla terrazza della SAM, sono tutti i miei cari e mi invita ad andare ad abbracciarli. Ma io non posso staccarmi dallo specchio del fiume, sinché l'ultimo apparecchio non ha ammarato: cosí sempre ho fatto all'arrivo d'ogni tappa. E poi sono soldato: non posso tradire l'interna emozione. Non mi volto verso i visi amati. Li troverò piú tardi nell'intimità domestica. L'incontro sarà piú profondo e piú dolce. Neppure posso salutare i camerati, sempre piú folti e numerosi, membri del Governo e del Gran Consiglio, gerarchi del Partito, amici cari della mia terra, che sono convenuti qui da ogni parte d'Italia, con gli ufficiali dell'Arma, compagni dei miei primi voli, che mi hanno seguito con nostalgia ed hanno incoraggiato con l'impetuoso augurio e il fiero orgoglio del loro spirito di soldati, questa piú audace impresa: li intravedo turbati dall'emozione, partecipi di un trionfo che esalta

tutta l'Arma Azzurra e ne aumenta la gloria. A piú tardi! Io non mi stacco dal fianco del mio Capo come fossi ad una rivista prodigiosa.

Ora stanno ammarando le ultime squadriglie: tocca l'acqua l'apparecchio di Longo, con i suoi sezionari Cannistracci e Calò.

Ecco che tutta la squadra atlantica è ormai allineata sulla banchina. Posso presentare la gloriosa centuria a Mussolini. Grido:

— Saluto al Duce!

— A Noi! — rispondono gli Atlantici con un urlo potente.

Con i visi raggianti, rigidi sull'attenti, fissano il Capo: hanno la baldanza della giovinezza, che non avverte se non la gioia dell'ora e già si è scrollata allegramente dalle spalle le dodici ore del volo duro di oggi.

La folla prorompe in un nuovo applauso che pare non finisca piú: tutti sono in piedi e battono le mani con frenesia, mentre ormai si spengono sul mare gli ultimi raggi del sole e cala su di noi, estatici e trasognati, l'ombra della prima notte italiana.

Si avvicinano alla squadra le automobili, una per equipaggio. Prego il Duce di partire per il primo. Ma egli non vuole: con imperiosa premura manda avanti, sulla via di Roma, la squadra atlantica. Mi congedo commosso, prendo posto nella prima macchina, che apre il corteo e lentamente si muove tra due muraglie di popolo fremente di entusiasmo.

Nel frattempo il Duce salirà sulla piccola terrazza, bacierà la mano a mia moglie, prenderà sulle braccia

il mio piccolo biondo Paolo: gesto di gentilezza squisita, che svela l'umano cuore del Capo.

Le macchine escono dal recinto dell'idroscalo, prendono la strada che ci congiunge al viale della marina e s'indirizzano verso Roma, mentre intorno a noi fluttua ancora il mare della folla, contenuto a malapena dalle truppe schierate. La siepe umana si infittisce presso l'ingresso dell'autostrada, sommerge le ville e i giardini balneari, si leva in punta di piedi per veder meglio, cerca qualche punto rialzato. Molti non scorgono che un passaggio troppo rapido di automobili: si accontentano allora di unire il proprio urlo all'urlo della massa circostante.

Lungo l'autostrada ne corre un'altra parallela. Su quest'ultima si incanalano le automobili del pubblico, mentre noi procediamo sulla prima, fra il tripudio del popolo. Ed è una scena bellissima la duplice scia, illuminata dai fari che tagliano l'ombra della notte e gettano bagliori incandescenti sotto l'arco del cielo. Sulla pista della via contigua molte macchine mi raggiungono: parte un saluto misto ad acclamazioni, poi ciascuna fila veloce verso Roma.

Nella prima una grata sorpresa: vi è il Principe Ereditario con la Principessa Maria Josè. Vedo l'augusto Principe volgersi col viso sorridente verso la mia macchina, scorgo la chioma bionda della Principessa: sento il saluto che mi raggiunge nell'aria percossa: « Bravo Balbo! » Faccio appena a tempo a rendermi conto di quel gesto gentile: la mano corre alla visiera: ma la veloce vettura è già scomparsa, trasportando con sé,

nella notte, la visione della regale gentilezza. Non sapevo che il Principe e la Principessa fossero anch'essi presenti tra la folla, alla scena del nostro arrivo. Saprò piú tardi che sono giunti in incognito: un loro telegramma mi dirà con quale profonda gioia essi abbiano partecipato all'epico trionfo delle ali d'Italia.

Ma ecco altre macchine sopraggiungono e tutte ripetono lo stesso gesto affettuoso di acclamazione: sono gli amici, i camerati, i gerarchi del Governo e del Partito, ufficiali di ogni arma, che approfittano della duplice strada per forzare la velocità delle automobili e giungere al livello della mia, che corre sulla Via del Mare. È una scena commovente, durante la quale io non faccio che rispondere col mio, a quel fuggente saluto.

Ma ecco che la Via del Mare sbocca nei popolarissimi quartieri di San Paolo e del Testaccio. Qui la folla diventa un mare in tempesta, un immenso festone umano che di minuto in minuto si accresce, sotto la guizzante luce dei gagliardetti e delle bandiere, che ora cadono sotto i nostri occhi, ora ripiombano nell'ombra: pioggia di foglietti multicolori, pioggia di fiori: un quadro di vita, come soltanto può dare l'anima della piú umile gente, quando l'entusiasmo trabocca. Ovazioni potenti dagli echi interminabili accompagnano la nostra lenta avanzata. Sono poveri operai, molti in maniche di camicia, donne dai fianchi possenti, piccoli ragazzi dalle voci squillanti. I Giovani Fascisti in motocicletta e i metropolitani a cavallo, fanno una gran fatica ad aprirci il varco. E intanto le fanfare dei circoli popola-

ri, le bande adunate agli angoli delle strade e sulle piazze, i cori potenti dei Balilla e delle Giovani Italiane, si mescolano insieme, in un tripudio di suoni e di inni. Sventolano gagliardetti, labari, fiamme, cappelli, fazzoletti. Mai, fin che vivo, dimenticherò questo ingresso trionfale, nel seno della gran madre Roma.

Impieghiamo quasi un'ora per giungere a Piazza Venezia, che è una costellazione di luci sopra un oceano di folla. Il popolo, arrampicandosi sui lunghi pennoni, facendo scale umane su per i fianchi maestosi dei palazzi, pigliando d'assalto il monumento, facendo mucchio su veicoli d'ogni genere, ha creato una architettura umana di nuovissimo genere. Noi proseguiamo per il Corso Umberto. Qui invano cercherei di riprodurre a parole la sensazione di immensa festa notturna, attraverso la quale inoltra il corteo: ne ho, incancellabile, l'immagine visiva. Vedo scendere su di noi, nel fiume lungo e diritto ove si riversa tanta corrente di popolo, una pioggia di fiori. Canti ed evviva si elevano altissimi. Siamo a Piazza Colonna.

Una piú vasta marea c'inghiotte. Sul balcone del palazzo della Stampa pendono i grandi arazzi del Campidoglio, con la sigla S.P.Q.R. in oro. Un enorme ritratto di Mussolini spicca sul frontale.

La piazza è illuminata a giorno. Quattro riflettori disposti sul palazzo della Galleria fanno convergere i loro fasci luminosi sul prospiciente palazzo. Emerge piú alto di tutti il tracciato della Crociera, segnato con lampadine bianche per i tratti che si riferiscono al viaggio d'andata, rosse per quelli del ritorno. I Giovani Fa-

scisti irrompono nella piazza con le loro motociclette a fanali accesi mentre la folla nereggiante ondeggia nell'impeto di un incontenibile entusiasmo. Giungo al palazzo del Circolo della Stampa: all'ingresso trovo il Segretario del Partito, che mi accoglie con parole di fraterno saluto e mi invita, poco dopo, ad affacciarmi al balcone del palazzo. Ci fanno corona gli Atlantici col gagliardetto della Crociera. Faccio cenno di parlare. Tace per un momento il pubblico immenso. Dico: « A nome degli equipaggi atlantici vi ringrazio, o camerati, per l'accoglienza grandiosa che ci avete tributato. Vorrei però che non perdeste di vista la realtà e che non la faceste perdere a me ed ai miei camerati: noi siamo soltanto dei modesti soldati di un grande Capo nel cui nome è dolce e facile conquistare tutte le vittorie ».

La folla risponde con una lunga ovazione. Nei locali del Circolo trovo una quantità di amici che mi festeggiano. Resto con loro qualche minuto, poi raggiungo finalmente casa mia.

Per la strada il percorso non è stato facile perché la folla mi insegue e mi blocca il transito. In via del Colle Oppio, dentro l'atrio della casa, ancora una sosta: sono i coinquilini dello stabile, tutti funzionari dello Stato: due prefetti, un generale dei carabinieri, un alto magistrato oltre al Capo di Stato Maggiore della Milizia. I bambini mi offrono fiori. Dalle finestre delle abitazioni vicine echeggia un applauso.

Due rampe di scale: sono nel dolce nido domestico: mia moglie e i miei figli sono sulla porta: poi le sorelle, il fratello, i parenti.

Ma il trionfo di Roma ha un epilogo grandioso nella giornata del 13 agosto. Quando esco alle 8.50 insieme con il mio aiutante di volo, già sono bloccate le vie. Vi è una folla che ha preso già le sue precauzioni occupando i punti strategici del corteo imminente. Io filo veloce verso il Quirinale, dove saremo ricevuti da Sua Maestà. Gli Atlantici mi attendono allineati. Vestono oggi non piú la gloriosa combinazione di volo, ma l'alta uniforme bianca, con la sciarpa e le decorazioni. Saliamo le scale della Reggia e ci allineiamo in un grande salone. Ecco il Re! Sorride di compiacimento e di gioia. Mi dice parole affettuose di felicitazione. Vedo nei suoi occhi brillare la gran fiamma dell'amor patrio. Al mio appello, la squadra, irrigidita sull'attenti, risponde a gran voce: Viva il Re. Uno per uno presento al Sovrano gli ufficiali atlantici: per tutti indistintamente Sua Maestà ha una frase gentile, un elogio particolare.

Mentre si svolge il ricevimento, la folla urge nella piazza sottostante e acclama lungamente: altre colonne arrivano da Via Venti Settembre, da Via XXIV Maggio e dalla Via Dataría. Prima di congedarmi il Re, che mi chiama Maresciallo, mi dice: «Poco fa, il Capo del Governo, mi ha portato il decreto per la sua nomina: sono stato ben lieto di apporvi la firma». L'amabilità del Sovrano riempie me e i miei equipaggi di fierissimo orgoglio.

Quando usciamo nuovamente sulla piazza, preceduti dalla musica dell'Aeronautica e dal gagliardetto della Crociera, uno squadrone di carabinieri, che fa ala al passaggio della nostra colonna, stenta a trattenere la

folla. Le ovazioni salgono al cielo. Si grida insistentemente: Viva il Re! Allora si apre il grande balcone della Reggia: compare il Sovrano che ha alla sua sinistra il Duca d'Aosta, nell'uniforme di colonnello aviatore. Volgo la testa in alto e saluto militarmente, mentre il gagliardetto si inchina e gli equipaggi eseguiscono l'attenti a sinistra seguitando a sfilare. Il Re dopo aver risposto al saluto segue con lo sguardo la colonna degli Atlantici che scende sulla Via XXIV Maggio.

Ancora folla e folla mentre percorriamo Via Nazionale, diretti a Piazza Venezia. Sono schierate lungo il percorso le organizzazioni fasciste, sindacali, combattentistiche dell'Urbe: tutte abbassano i loro gagliardetti al passaggio della nostra piccola fiamma azzurra e rimandano dall'una all'altra l'eco di potenti alalà. Il largo di Magnanapoli è un nereggiare di teste: Via IV Novembre è sommersa da altro popolo plaudente. A Piazza Venezia, oltre alle forze del fascismo romano, sono schierati piú di mille fascisti della mia città, che nell'impeto dell'entusiasmo non riescono a frenarsi e gridano come disperati il mio nome. Damaschi cremisi pendono dalle finestre di Palazzo Venezia.

Eccoci sulla Via dell'Impero, il prodigio della Roma moderna nella quale il genio del Duce ha risuscitato i piú gloriosi monumenti della Roma antica. È una policromía di pennoni che sventolano sotto il cielo terso, alternati alle gale delle bandiere azzurre, tricolori e giallo rosse, tese da un punto all'altro della strada: per la prima volta dopo tanti secoli, Roma innalza il gran pavese che è proprio delle città marinare. Foglie

verdi di alloro, secondo l'uso romano, coprono il selciato e formano il tappeto del trionfo: dagli spiazzi della via rispondono le musiche, gli evviva e gli applausi: l'entusiasmo si dilata come un incendio. Ecco le statue dei Cesari, tra i due fori: la mole della Basilica di Massenzio e, nello sfondo, gli archi galoppanti del Colosseo.

Presso il tempio di Venere genitrice, è raccolto un gruppo numeroso di donne, tutte vestite di nero, dal viso dolce e gli occhi pii: sono le madri e le vedove dei caduti della Guerra, del Fascismo e dell'Aeronautica. Quando la squadra passa vicino a loro mi vengono incontro e mi coprono di fiori, ripetendo poi il gesto con tutti gli Atlantici. Si propaga una commozione intensa. Sul piazzale del Colosseo la folla si è arrampicata di arco in arco sino alle mura piú alte. E cosí altra folla compare sulle alture dell'Orto Botanico, del Palatino e all'ingresso del Foro Romano.

Presso l'Arco di Costantino sono schierati, nelle brillanti uniformi di parata, ufficiali generali e superiori di tutte le Forze Armate tra cui spicca l'augusta figura del Duca d'Aosta. Forze armate del Presidio fanno servizio d'onore ai lati esterni dell'Arco.

È il momento culminante del trionfo di Roma, che il Duce ci ha concesso, al di là dei nostri meriti.

Per la prima volta dopo duemila anni, la Via dei Trionfi è percorsa da un corteo di vincitori del destino: non è piú un monumento artistico o archeologico: è un elemento vivo della vita di Roma. Mentre la attraverso alla testa della mia centuria, sento che un grande rito si compie.

Le truppe presentano le armi, i cannoni tuonano a salve: la campana del Campidoglio suona a distesa. La moltitudine scoppia in una immensa acclamazione. Passa per il primo il gagliardetto della Crociera, portato dal piú giovane di noi, il sottotenente Antonio Chiodi: poi dietro di me sfila tutta la colonna: i piloti, i sottufficiali, i primi avieri.

Oltrepassato l'Arco e percorsa la Via dei Trionfi ci dirigiamo sul Palatino, dove il Duce terrà il gran rapporto.

Alle falde del colle su cui sorse la Roma quadrata, nella grandiosità austera dello stadio di Domiziano, si svolge la piú alta, la piú solenne cerimonia: di stile rigidamente militare, semplice nella forma, religiosa nello spirito.

Gli Atlantici si schierano in quadrato nello spazio centrale dello stadio. La bandiera, fiancheggiata dagli allievi dell'Accademia di Caserta che le fanno guardia d'onore, spicca nel gruppo. Tre squilli annunciano il Duce. Io accompagno il Capo, che indossa la divisa di Comandante generale della Milizia, davanti al quadrato degli atlantici. Questi scattano sull'attenti. Un momento di silenzio. Presento al Duce la squadra:

« Duce! Ho l'onore di presentarVi la seconda squadra aerea dell'Atlantico. Io spero, per quello che avete fatto per noi tutti, che un giorno ci farete l'onore di chiederci la vita. Saluto al Duce! ».

La squadra grida: « A Noi! »

Ora tra l'intensa emozione di tutti, parla Mussolini:

« *Atlantici, Signori Ufficiali,*

« *Quattro mesi or sono, parlando su questo colle sacro*

ai fasti di Roma imperiale, feci un cenno alla vostra prova imminente e vi manifestai la mia certezza. Quando il vostro intrepido comandante venne a prendere congedo da me, io gli dissi che ero sicura che sarebbe ritornato. La mia gioia, in questa giornata veramente solare, è turbata da un'ombra per i due caduti ad Amsterdam e alle Azzorre. La memoria di questi camerati resterà religiosamente custodita per sempre nei nostri cuori: la loro fine è il tributo che in ogni grande impresa bisogna riconoscere alla cieca fatalità.

« Ho seguito la vostra prova con ansietà e con sicurezza; oggi, dopo il vostro trionfo, classicamente romano, vi dichiaro che lo avete pienamente meritato: meritato per l'Italia, per la Rivoluzione e per l'Aviazione.

« Per l'Italia: durante i ventimila chilometri del vostro volo, che col passare del tempo diventerà leggendario, centinaia di milioni di uomini, in tutte le lingue del mondo, hanno pronunciato il nome d'Italia. Quando siete giunti in America avete riscaldato con la vostra presenza e con la prova che avete offerto, il patriottismo di quelle grandi comunità di italiani. L'avete meritato per la Rivoluzione, perché la vostra Crociera si è svolta in camicia nera, perché era la Crociera che doveva consacrare nei cieli di due continenti la Rivoluzione Fascista. Lo avete meritato per l'Aviazione, ed io penso che passeranno molti anni prima che le aviazioni degli altri paesi possano, non dico superare, ma eguagliare la vostra magnifica impresa.

« Vi esprimo il mio plauso più profondo e la mia soddisfazione di Capo del Governo, di italiano e di fascista,

ed abbracciando il vostro comandante che vi ha diretto con saggezza, con passione, con impeto, sino alla vittoria, intendo di abbracciare tutti voi ed ognuno di voi.

« Sua Maestà il Re si è degnato di firmare i decreti di promozione. Oggi stesso voglio darvi le insegne e i distintivi del nuovo grado. »

I visi dei miei camerati immobili, sono pallidi di emozione. Io mi specchio in loro.

Ora il Capo mi si avvicina, mi abbraccia, mi bacia, mi dà il berretto di Maresciallo. Tutti gli altri, in ordine di grado, escono uno per uno dalle file e ricevono dal Duce il premio del loro valore.

La commovente cerimonia è finita. Tre squilli.

Nel pomeriggio di quel giorno memorando, l'onorevole Starace con il Direttorio e tutte le gerarchie del Partito, ci consegna a Palazzo Littorio una medaglia d'oro: il Governatore di Roma ce ne offre un'altra nella sala di Giulio Cesare del Palazzo Senatorio.

A sera l'Urbe è inondata di luce.

La mattina seguente, quattordici agosto, gli Atlantici raggiungono alla spicciolata, ciascuno sul proprio apparecchio, l'idroscalo di Orbetello.

Alla stazione della piccola cittadina, che l'intiero mondo conosce ormai come il nido degli aquilotti, insieme al Duca d'Aosta, vado a ricevere Sua Maestà il Re. Il Sovrano mi fa salire sul treno. Vuol vedere i nuovi gradi di Maresciallo dell'Aria. « È premio troppo grande per me, Maestà!... » « No, è meritato coi fatti » soggiunge il Re.

Il tragitto dalla stazione all'idroscalo è breve.

Gli equipaggi sono tutti schierati sull'ala dei rispettivi apparecchi. La linea degli idrovolanti fa un arco stupendo sullo specchio tranquillo del lago. Con una motolancia il Re li passa in rivista. A mano a mano che l'Augusta Persona del Sovrano si avvicina a un apparecchio, l'equipaggio, irrigidito sull'attenti, saluta alla voce: «Viva il Re!» Il Re è visibilmente commosso e mi esprime alla fine la sua intima soddisfazione.

Tornato a riva il Sovrano visita l'idroscalo e la Scuola d'Alta Navigazione, dove si è svolta la minuziosa preparazione della Crociera atlantica. Nel frattempo gli equipaggi sono tutti discesi e si sono allineati sul grande spiazzo prospiciente l'idroscalo. Arriva il Sovrano. Scatta l'attenti. Chiedo a Sua Maestà il permesso di parlare:

«Alla presenza e in nome di Sua Maestà il Re, dichiaro sciolta la Seconda Squadra Atlantica. Viva il Re!»

«Viva il Re!» rispondono i miei valorosi.

L'impresa è conclusa.

Misurina, 20 novembre 1933-XII

0
10
20
30
NORVEGIA
SVEZIA
INGHILTERRA
Amsterdam
BELGIO
GERMANIA
AUSTRIA
FRANCIA
ITALIA
Orbetello
ROMA
SPAGNA
PORTOGALLO
bona
AFRICA
50
40
30
10
0
10

L'ITINERARIO DELLA CROCIERA

INDICI

INDICE DEL TESTO

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

22. Nella cattedrale di Chicago.
23. CHICAGO - La cerimonia dello scoprimento della statua a Cristoforo Colombo. dedicata alla gloria delle ali d'Italia.
24. L'arrivo della squadra su New York.
25. Sopra la statua della Libertà volteggiano le ali tricolori.
26. La grandiosa dimostrazione popolare in Broadway.
27. Il corteo in Broadway.
28. L'indimenticabile dimostrazione degli italiani di New York a Madison Square.
29. Gli apparecchi a Shoal Harbour.
30. Pesca a Shoal Harbour durante la sosta.
31. A Shoal Harbour il mare non era sempre tranquillo.
32. La prima squadriglia giunge a Lisbona.
33. Il Duce al Lido di Roma il 12 agosto per l'arrivo della squadra.
34. La folla al Lido di Roma.
35. L'arrivo della Squadra Atlantica al Lido di Roma la sera del 12 agosto.
36. Balbo sta per sbarcare al Lido di Roma accolto dal Duce, dai membri del Governo e da una folla innumerevole.
37. Il Duce con Balbo dopo lo sbarco.
38. Piazza Colonna a Roma la sera del 12 agosto.
39. La folla getta fiori al passaggio degli Atlantici in Via dell'Impero.
40. Le vedove di guerra salutano i trasvolatori.
41. Sotto l'arco di Costantino.
42. Sulla Via dei Trionfi.
43. Gli Atlantici si recano sul Palatino.
44. Il Duce offre il berretto di Maresciallo al generale Balbo e gli appunta la nuova aquila atlantica.
45. L'abbraccio del Duce a Balbo sul Palatino.
46. Il Duce consegna le ricompense ai piloti atlantici.
47. La rivista di S. M. il Re sul lago di Orbetello.
48. Il Maresciallo Balbo alla presenza del Re dichiara sciolta la Seconda Squadra Atlantica.